TOURING

ORGAN POLSKIEGO TOURING KLUBU

POLSKI TOURING KLUB PTK

TATRY. Beskid i Świnica z Kasprowego. Fot. Stan. Mucha



1937

STYCZEŃ

1

cena 50 gr.

POWSZECHNY ZAKŁAD UBEZPIECZEŃ WZAJEMNYCH

ZAŁOŻONY W 1803 r.

jako instytucja, która nie zabiega o zyski lecz służy wyłącznie dobru publicznemu

ZAPEWNIA

najtańszą kalkulację składek, solidną likwidację szkód, szybką wypłatę odszkodowowań

PRZY UBEZPIECZENIU

od ognia, gradobicia, kradzieży i rabunku, odpowiedzialności cywilnej, następstw nieszczęśliwych wypadków i auto-casco.

UBEZPIECZENIA SAMOCHODOWE zapewniają następujące korzyści:

1) Członkom Polskiego Touring Klubu udziela się od bardzo nisko skalkulowanych składek za ubezpieczenia samochodowe 15 proc. ustępstwa klubowego od składki rocznej.
2) Za jednoczesne ubezpieczenie w zakresie odpowiedzialności cywilnej, następstw nieszczęśliwych wypadków (pasażerów i kierowców oraz auto-casco) udziela się dodatkowo ustępstwa w wysokości 10 proc. od składki rocznej.
3) Składki roczne mogą być rozłożone na raty półroczne lub kwartalne.
4) Nagrody ustanawiane w zawodach są jednym z wielu czynników działalności P. Z. U. W., zmierzającej do jak najszerszego spopularyzowania automobilizmu w Polsce. P. Z. U. W. bowiem, jako Zakład prawno-publiczny, zdając sobie dokładnie sprawę, że akcja motoryzacyjna prowadzona przez Rząd jest jednym z najżywotniejszych interesów państwowych, obniżył bardzo wydatnie stawki za ubezpieczenia samochodowe, przyczyniając się tym samym i na odcinku ubezpieczeniowym do obniżenia kosztów utrzymania samochodu.
5) Ilość wypadków samochodowych, wzmagająca się z roku na rok, co zwłaszcza obecnie w związku z akcją motoryzacyjną, staje się problemem pierwszorzędnego znaczenia dla osób, korzystających z samochodu, wymaga szukania ochrony przed skutkami materialnymi tych wypadków.

Ochronę taką daje ubezpieczenie zawarte w PZUW, zapewniające zarówno pokrycie szkód, na jakie narażony jest każdej chwili posiadacz samochodu skutkiem wypadków, których, mimo najostrożniejszej jazdy, trudno jest uniknąć, jak i przez obronę w procesach cywilnych i karnych.

Konieczność zawarcia ubezpieczenia, jako ochrony przed skutkami materialnymi wypadków samochodowych oraz taniość tego ubezpieczenia w PZUW są czynnikami, które niewątpliwie skłania P. T. posiadaczy samochodów do korzystania z usług ubezpieczeniowych Powszechnego Zakładu Ubezpieczeń Wzajemnych.

Informacji udzielają i przyjmują wnioski ubezpieczeniowe:
W Warszawie: Oddział Główny Umownych Ubezpieczeń — Kopernika 36/40 — tel. 523-05.
Na prowincji: Inspektorzy P. Z. U. W. **we wszystkich miastach** wojewódzkich i powiatowych oraz placówki Agencyjne.

Żądajcie wszędzie wyborowych wódek gatunkowych

„SUCHOWOLA"

Seweryna ks. Czetwertyńskiego



Czy masz już gaśnicę?

POLSKI KNOCK-OUT
SP. z O.O.
WARSZAWA · TRĘBACKA 13

Touring
miesięcznik
Organ Polskiego Touring Klubu
WARSZAWA STYCZEŃ 1937 ROK 2 (XII) Nr. 1

Na marginesie Wystawy Motoryzacyjnej

Motoryzacja pozostaje w dalszym ciągu najważniejszym zagadnieniem gospodarczym i obronnym wszystkich państw cywilzowanych. Samochód stopniowo i nieubłaganie wypiera kolej, gdyż jest środkiem lokomocji bardziej uniwersalnym niż pociąg, związany szynami i rozkładem. Autobus dociera do najbardziej zapadłego miasteczka, oddalonego o wiele dziesiątków kilometrów od stacji kolejowej; samochód ciężarowy dostarcza towar taniej i prędzej na samo miejsce, przed dom lub sklep, a wóz osobowy — to mała salonka, gotowa w każdej chwili do odjazdu bez rozkładów, bez niepokoju o wolne miejsca, niezwiązana z torem, tak często nie prowadzącym najbliższą i bezpośrednią drogą do miejsca przeznaczenia. Dlatego w Ameryce i Europie uległo skasowaniu szereg linji kolejowych, gdyż nie mogły one konkurować z towarzystwami samochodowymi.

Nowoczesny samochód na swych wielkich oponach nie jest już zależny od szosy: przebywa błota i piaski, zbliża zapadłe miasteczko lub wieś z miastem, stolicą, z ośrodkiem handlowym i fabrycznym. Prowincjonalny sklepikarz lub rzemieślnik, który całe życie ślęczał na jednym miejscu przy swym warsztacie pracy, rolnik lub hodowca, zależny dawniej od pokątnego pośrednika — dziś zaczynają jeździć autobusem po zakupy, przewożą swój towar komunikacyjną ciężarówką, docierają do źródeł handlowych, rozwijają i doskonalą swój interes.

Jak widzimy, samochód zwiększa ruchliwość ludności, jej przedsiębiorczość oraz inicjatywę, szerzy kulturę w najdalsze, dawniej zapomniane zakątki kraju. Traktowanie samochodu jako zbytkownego pojazdu dla zamożnych jest dzisiaj takim samym przeżytkiem i anachronizmem, jak nazwanie elektryczności światłem pałaców. Dlatego słusznie kanclerz Hitler w jednej ze swych *mów na otwarcie wystawy samochodowej* oświadczył, że zadaniem prawdziwej demokracji nie jest bynajmniej obniżanie komfortu i dobrobytu sfer posiadających dla zrównania ich z ogólnym poziomem mas niezamożnych, a przeciwnie — udostępnienie przedmiotów zbytku i wygody jak najszerszym warstwom ludności.

Do jakiego stopnia samochód stał się niezbędnym sprzętem szarego człowieka, niech posłuży przykład, który nie jest anegdotą: dwadzieścia pięć tysięcy żebraków i bezrobotnych rozjeżdża w Ameryce samochodami, żebrząc na chleb i benzynę. W rezultacie znajdują oni i środki na życie i otrzymują pracę. Trzy czwarte samochodów Ameryki nie zna garażów i nocuje pod otwartym niebem cały rok. Co piąty obywatel posiada samochód i na jeden tysiąc wozów — 998 właścicieli nie ma kierowcy.

Ale nie szukajmy tak daleko. Nasz sąsiad zachodni, Niemcy, borykają się z trudnościami finansowymi. Brakuje im środków spożywczych, tłuszczów, mięsa i mleka. Nie mają własnych surowców, benzyny, smarów, gumy. A jednak produkcja pojazdów mechanicznych w Niemczech wyniosła w roku 1936 prawie 450.000 sztuk, w czym przypada jeden samochód na 50 mieszkańców.

Dlaczego? Jakim sposobem stało się to w kraju, który nie ma co jeść? Stało się to dzięki umiejętnej propagandzie, szerokiemu poparciu automobilizmu przez rząd, ogólnemu zrozumieniu przez oświecone społeczeństwo dobrodziejstw i korzyści motoryzacji. Dzisiaj najuboższy niemiec interesuje się i marzy o samochodzie. Uczeń od niższych klas przechodzi kurs motorowy, a gdy umie już prowadzić motocykl, to kosztem oszczędności na papierosach w sekrecie palonych, na łakociach, kinie lub innych przyjemnościach, przy pomocy rodziców, rozumiejących wielką rolę motoryzacji, w rezultacie dochodzi do posiadania motocykla i jeździ nim z koleżan-

ką na dodatkowym siodełku. Później zacznie myśleć o samochodzie i w końcu, jako student lub człowiek dorosły, będzie samochód posiadał.

Dlatego właśnie w głodujących Niemczech kursuje obecnie około półtora miliona samochodów. Nawet sowiecka Rosja, w której samochód nie jest dostępny dla zwykłego obywatela, posiada tabor przekraczający 280 tysięcy wozów.

A teraz uderzmy się ręką w piersi i zapytajmy, czy my Polacy palimy się do samochodu? Musimy sobie powiedzieć otwarcie, że Polacy nie zdołali dotąd zrozumieć istoty motoryzacji. Być może, jako „Sarmaci" obciążeni jesteśmy „kompleksem konia"? A może poprostu jesteśmy narodem snobów, którzy traktują samochód przede wszystkiem jako pojazd do zadawania szyku, bo do jazdy w interesach wystarczy przecież taksówka, dorożka lub tramwaj. A do dalszej podróży? Trzeba tylko przyjechać na dworzec na godzinę przed odejściem pociągu, to miejsce siedzące jakoś się znajdzie; może nawet uda się przespać noc w wagonie. A święto jest na to, by się wyspać, pójść do zadymionej kawiarni, a resztę dnia spędzić w knajpie lub przy bridżu. Warszawa posiada kilka tysięcy samochodów prywatnych; czy wiele z nich spotykamy w pogodny dzień świąteczny na szosach podmiejskch? Wymawiamy się niskim stanem zamożności kraju, brakiem dobrych dróg, warsztatów, prześladowaniem władz skarbowych — setką argumentów, które są naciągnięte lub zmyślone, bo jesteśmy narodem mało sportowym, który nie zrozumiał jeszcze, że motoryzacja jest warunkiem dobrobytu, miernikiem kultury i uprzemysłowienia kraju. To też słusznie wyraził się jeden ze starszych polskich automobilistów, że samochód użytkowy w Polsce będzie się kalkulował dopiero wtedy, gdy koszt jego utrzymania pokryje zapał sportowy właściciela. O ileż więcej optymistyczne stałyby się wtedy nasze horoskopy motoryzacyjne, których nie trzeba będzie już opierać na suchej statystyce zamożności obywateli!

A teraz przyjrzyjmy się roli, jaką odgrywa motoryzacja w dziedzinie obrony kraju. Jeśli się mówi dzisiaj, że świat się zbroi, to echo tych słów woła: „armje całego świata motoryzują się!" Oddziały ciężarowych samochodów mogą z szybkością 40—50 kilometrów na godzinę przerzucić w kilkanaście godzin całą armię na drugi koniec państwa, małe samochody osobowe lub motocykle z kulomiotami mogą niby lotne grupy dywersyjne zaskoczyć skrzydła lub tyły nieprzyjaciela. Lekkie i szybkie czołgi wywiadowcze z powodzeniem zastępują kawalerję; mur z czołgów zasłania nacierającą piechotę; ciężkie czołgi uzbrojone w coraz większe działa, spełniają już rolę polowej artylerii, o specjalnej łatwości zmieniania pozycji. Wielkie terenowe ciągniki wprowadzają najcięższe działa na pozycje, do których trzeba było dawniej budować tory kolejowe. Najnowsze czołgi włoskie mogą przebywać rzeki o głębokości do 2 metrów; czołgi amerykańskie mogą skakać przez przeszkody.

Gdy Włosi rozpoczęli podbój Abisynii, znakomici fachowcy twierdzili jednogłośnie, że niedostępne góry, brak dróg, tereny przecięte głębokimi jarami, rozmokłe ścieżki i błota staną się nieprzebytą zaporą nawet dla piechoty. I oto w pół roku została zwycięsko zakończona wojna, rozkładana na lata. Wygrały ją zwykłe, poczciwe ciężarówki, wozy osobowe, które brały niemal ściany górskie, brodziły po rzekach, przepychały się przez dżungle i piaski. Jednym słowem armia bez samochodów jest armią, o której się dzisiaj mówi, że rozporządza prymitywnymi środkami walki.

Nasz prywatny tabor samochodowy wynosi około 30.000 wozów, przeważnie mocno już podniszczonych. Tymczasem jakie korzyści przynosi państwu i obywatelom samochód, można przekonać się z następujących wywodów. Zostało statystycznie obliczone, że jeden kursujący samochód daje rocznie zarobku około 1.500 złotych robotnikowi i rzemieślnikowi, mającemu styczność z fachem samochodowym. Państwo zaś otrzymuje z jednego samochodu bezpośrednio i pośrednio około 1.000 złotych podatków. Jeden kursujący samochód zwiększy wpływy przemysłu naftowego prawie o 600 złotych rocznie i powiększa obrót szeregu przemysłów jak budowlany, węglowy, cementowy, żelazny, przetwórczy, turystyczny (hotele, restauracje) i t. d. — o sumę przeszło 6.000 zł rocznie. Czyli, gdyby w roku 1937 przybyło Polsce 10.000 samochodów, dałyby one zarobku społeczeństwu około 40.000.000 zł; znaczy, że suma ta — 40.000.000 zł — poszłaby na zatrudnienie, na przemysł i handel.

Jak wielki wpływ na zatrudnienie ma przemysł samochodowy, najlepiej świadczą cyfry, wzięte z krajów, gdzie przemysł ten istnieje:

1. W Anglii na 46.000.000 ludności jest tylko bezpośrednio zajętych przy samochodach około 1.260.000 ludzi.

2. W Italii na 42.000.000 ludności zatrudnionych bezpośrednio jest około 2.030.000 ludzi.

3. W Niemczech na 65.000.000 ludzi jest zatrudnionych tylko w fabrykach samochodów około jednego miliona pracowników, przyczem obroty ogólne, związane z automobilizmem wynoszą około 4.000.000.000 marek niemieckich.

4. We Francji (41.900.000 ludzi) ilość zatrudnionych tylko bezpośrednio przy budowie i obsłudze samochodów wynosi około jednego miliona ludzi.

5. W U. S. A. na 125.000.000 ludności zatrudnionych jest przy automobilizmie około 4.000.000 osób.

Mówiliśmy dotychczas o motoryzacji, mając na myśli tylko lądowy sprzęt komunikacyjny. Jednakże pojęcie motoryzacji jest dużo szersze: pod słowem motoryzacja należy rozumieć zastosowanie silnika spalinowego we wszystkich dziedzinach i objektach, gdzie potrzebne jest źródło siły, a więc w wagonach motorowych, okrętach i łodziach, samolotach i sterowcach, we wszystkich fabrykach i warsztatach, gdzie stosowane są silniki parowe, ciężkie, zabierające dużo miejsca, wymagające stałej i fachowej obsługi. Należy pamiętać, że przy silniku spalinowym nie grozi wybuch kotła, a paliwo do niego zajmuje mało miejsca i może być zawsze łatwo dopełniane. Niewielki i tani silnik spalinowy znajdzie zastowanie w każdym przedsiębiorstwie, dla którego kosztowny i skomplikowany silnik parowy jest niedościgłym marzeniem, a brak źródeł prądu uniemożliwia zastosowanie silnika elektrycznego.

Małe agregaty pompowe są niezmiernie ważnym objektem dla prowincjonalnych straży pożarnych, agregaty silnikowo-elektryczne dostarczą światła we dworach i gospodarstwach wiejskich, uchronią od spacerowania ze świecą czy lampą naftową w stodole lub stajni, pełnej zwisającej słomy i siana. Agregaty z kompresorem oddadzą wielką usługę tam, gdzie potrzebne jest sprężone powietrze, jak naprz. przy lakierowaniu, nitowaniu, cięciu, żłobieniu kamieni lub bruków. Mieszkańcom stolicy dobrze są znane samochody z dodatkowym huczącym silnikiem kompresorowym, przy pomocy którego robotnicy z wodociągów lub gazowni rozbijają bruk w celu szybkiego dokopania się do pękniętej rury gazowej lub wodociągowej.

Brak miejsca nie pozwala na wyliczanie ogromnej ilości przykładów, gdzie silnik spalinowy stał się niezastąpionym źródłem energii. Przytaczanie wszystkich tych możliwości byłoby nużącym dla czytelnika, a powtarzaniem rzeczy znanych dla fachowca.

Wielkie pole dla motoryzacji, wszechstronność i walory silnika spalinowego staną się interesujące i łatwe do zrozumienia, gdy będą podane metodą poglądową.

Pokaz w formie dostępnej, obrazowej, z pewną domieszką nawet sensacji — to najlepsza forma nauczania i propagandy. Dlatego właśnie urządza się wystawy.

Na jesieni roku ubiegłego mieliśmy przykład, jak wielkie miała powodzenie Wystawa Metalowo-Elektryczna w Warszawie. Zwiedziły ją tłumy ludzi, nie mających nic wspólnego z techniką i przemysłem. A jednak wracali do niej wielokrotnie jedni i ci sami ludzie, w których wzbudziła ona dopiero świadomość, otworzyła oczy na rzeczy, o których

wogóle nie wiedzieli, że istnieją. Laicy nauczyli się, fachowcy znaleźli coś nowego, poznali ostatnie udoskonalenia i metody ich specjalności. Dlatego z najwyższem uznaniem należy powitać projekt Polskiego Touring-Klubu zorganizowania w 1937 roku *pierwszej polskiej Wystawy Motoryzacyjnej* w Warszawie.

Będzie to wystawa tembardziej przeznaczona dla najszerszych sfer społeczeństwa, ponieważ motocykl i samochód jest objektem, który może sobie nabyć każdy, bez względu na specjalność.

Wystawa Motoryzacyjna nie będzie tylko zwykłym salonem samochodowym, jaki widujemy na targach dorocznych. Oprócz najnowszych modeli samochodów i wynalazków w dziedzinie automobilizmu i silnika spalinowego, zwiedzający będą mogli poznać historję samochodu od najstarszych modeli zaczynając.

Zostaną przedstawione fazy budowy poiazdów mechanicznych, przekroje i modele objaśniające działanie ich mechanizmów. Ujrzymy modele samochodów specjalnych o wszelkich przeznaczeniach, najnowsze zdobycze w zakresie przewozów osobowych i ciężarowych.

Osobny dział przeznaczony jest dla przemysłu pomocniczego, produkującego poszczególne części samochodów i silników, motoryzacji wojska, rolnictwa i t. d.

Bardzo dużo miejsca jest przeznaczone dla działu dydaktycznego. Laik, interesujący się automobilizmem, będzie mógł oglądać i studiować pomoce, modele i przekroje, jakich nie znajdzie w najbardziej reklamowanej szkole kierowców. Przewidziano szereg odczytów, wykładów, pokazów i filmów o wszystkiem, co jest związane z motoryzacją, nauką i produkcją. Organizuje się szereg komisji, zadaniem których będzie jaknajbardziej wszechstronne i ciekawe przedstawienie wszystkiego, co jest związane z motoryzacją.

Tak szeroko pojęta *Wystawa Motoryzacyjna* wzbudziła ogólne zainteresowanie sfer przemysłowych i turysycznych.

Automobilklub Polski, Polski Związek Motocyklowy, Związek Kupiectwa Samochodowego, Liga Drogowa, Liga Popierania Turystyki, wszystkie organizacje i związki, pracujące na terenie motoryzacyjnym — zapowiedziały swoją współpracę.

Jednym słowem będzie to pierwszy w Polsce pokaz w wielkim stylu dorobku krajowego i zagranicznego we wszystkiem, gdzie znalazł lub może znaleźć zastosowanie silnik spalinowy.

A. Tuszyński.

Drogi w Polsce

Trzeci Polski Kongres Drogowy w styczniu 1934 roku stwierdził, że stan dróg w Polsce nigdy nie odpowiadał temu znaczeniu, jakie drogi mają dla całego życia państwa i społeczeństwa i że środki stosowane dla polepszenia dróg, nigdy nie dosięgały tego poziomu, jaki jest niezbędny, by Polska mogła stanąć pod względem ilości i stanu posiadanych dróg na należytym poziomie.

Rzeczywiście od najdawniejszych czasów drogi były najbardziej zaniedbaną dziedziną w życiu państwowym i gospodarczym Polski. W średniowieczu szczególnie źle było na ziemiach litewskich i ruskich, na stepie ukraińskim i bagnach poleskich.

W późniejszym średniowieczu, gdy Polska staje się terenem tranzytowego ruchu z Frankfurtu n/Menem przez Lipsk i Wrocław do Krakowa i Lwowa; z Frankfurtu n/Odrą i Gdańska przez Toruń, Warszawę, Lublin do Kijowa oraz z Wiednia przez Kraków do Kijowa, jest ona synonimem niedołęstwa i zaniedbania pod względem drogowym. W całej gospodarce drogowej brak było jakiejkolwiek zasadniczej myśli przewodniej, co wynikało z braku sprawności administracyjnej i było następstwem pustek w skarbie państwa. Państwo zajmowało się drogą tylko w związku z organizowaniem poboru cła i myta. Później drogi zostały przekazane do utrzymania dziedzicom i posesorom, którzy nie spełniali nałożonego na nich obowiązku utrzymania dróg, uważając drogę jedynie za środek zapewniający im dochody.

W dawnych aktach państwowych pierwszy artykuł traktujący o drogach znajdujemy w konstytucji Sejmu Lubelskiego z roku 1569, który nakazuje ustanowionym lustratorom spisanie istniejących dróg i „wymierzenie ich szerokości 10 łokci dla woźniców i pędzenia wołów".

Na drogach polskich był zupełny brak mostów. Posiłkowano się przeważnie brodami lub promami. Nawet w Warszawie pierwszy most, który zresztą wkrótce runął, powstał dopiero za czasów Zygmunta Augusta. Później były tylko w okresach elekcyjnych nieliczne mosty prowizoryczne i aż do upadku niepodległości Warszawa nie miała stałego mostu.

Jedynym konserwatorem nawierzchni drogowych był mróz. W drugiej połowie XVIII wieku kasztelan łukowski Jezierski pisze: „na wszystkich drogach mieszkają kamienie przedwieczne do tłuczenia kół. Korzenie wpoprzek i wzdłuż przechodzą drogę, piasek i błoto zostają jeszcze od czasu potopu, gałęzie nieodcięte, żeby zawsze głowy schylać i oczy zmrużać. Jednym wyrazem twierdzić można,

że drogi nawet w stolicy jakby w dzikim kraju".

Nie tylko małe potrzeby społeczeństwa, ale i fakt, że administracja w najniższych instancjach miała charakter obywatelski i honorowy, sprawiały, że o istotną pracę na drogach nie dbano. Jedynie w miastach i miasteczkach czyniono od czasu do czasu starania, celem naprawy ulic i placów.

Dopiero w czasach stanisławowskich zainteresowano się sprawą drogową. Było to w czasie, gdy w Europie Zachodniej, przede wszystkim we Francji za Ludwika XVI, a później w Anglii i w Niemczech rozpoczęto budowę dróg bitych i organizację stałej i fachowej służby drogowej. W Polsce sprawami drogowymi zarządzała wówczas komisja skarbowa koronna i litewska. Konferencja Generalna Koronna w roku 1764 wyraźnie zabrania dziedzicom samowolnej zmiany traktatów drogowych. Z tego samego roku uchwała Konferencji Generalnej Litewskiej rozstrzyga sprawę utrzymania grobli i mostów, powierzając je posiadaczom ziemskim. Sejm z roku 1768 zabezpiecza na naprawę dróg i mostów, przy uwzględnieniu ówczesnej pracy pańszczyźnianej, dość znaczną kwotę 200.000 zł. p.

Istnieją nawet uchwały o charakterze lokalnym, przeznaczające np. rocznie ze skarbu koronnego kwotę 40.000 zł. p. na bruki warszawskie.

Jednak pomimo tych zarządzeń stan dróg niewiele się poprawił, a cudzoziemcy dalej uważają je za najgorsze na świecie. Nawet bruki warszawskie specjalnie faworyzowane pozostawiały dużo do życzenia. Słynny Casanova w swoich pamiętnikach z okresu 1765 r. pisze, że chodzenie pieszo po Warszawie jest niemożliwością. Francuz Fortis de Piles pisze w roku 1792, że o szybkiej jeździe powozem po brukach warszawskich nie ma mowy.

Po pierwszym rozbiorze posiada Polska 14 wielkich gościńców, czyli traktów pocztowych: z Warszawy do Krakowa, Grodna, Torunia, Lublina i Krzemieńca, Wrocławia, Dubna, Zasławia i Chersonu, z Grodna do Mitawy, Wilna i Smoleńska; z Dubna do Berdyczowa, z Lublina do Krakowa, z Wilna do Połocka i z Poznania do Piotrkowa. Notoryczne pustki w skarbie państwa, z drugiej zaś strony postępujący upadek polityczny uniemożliwiały sprawowanie należytej opieki nad tymi drogami.

Warto tu przytoczyć opinję Feliksa Radwańskiego profesora Uniwersytetu Jagiellońskiego i senatora Rzplitej Krakowskiej z jego „Rozprawy o trytwach, czyli drogach publicznych tak starożytnych, jak nowych" z roku



Tatry z Gubałówki. Fot. R. Serafin

1820. „Przykro mi — pisał Radwański — jako Polakowi przyznać, iż w Polsce nic względem dróg publicznych przywieść nie mogę, coby mogło pochlebić mojej rodzinnej ziemi. Kto jednak zastanowić się zechce nad nieszczęśliwym jej politycznym bytem, blisko przez trzy wieki, kto sobie pomyśli, że rządu podobnego, jak w ościennych krajach nie było, a skarb był zawsze ubogi, ten łatwo sobie wymówi Polaków".

Dopiero w okresie porozbiorowym, w którym także i na zachodzie Europy rozpoczyna się intensywna praca na drogach, ulegają stosunki drogowe na ziemiach Polski radykalnej poprawie. Wpływ francuskiej myśli drogowej dotarł również do Polski.

W b. Królestwie Kongresowym wykonano w latach 1815 — 1845, czyli w okresie autonomicznym, kilka dróg o niezwykłej doniosłości. Chlubnie zaznaczył się na tym polu Ks. Drucki-Lubecki i założony przezeń w r. 1828 Bank Polski, który w ciągu 8-miu lat wykończył sześć magistralnych traktów szosowych, długości 138 mil. Należą tutaj dzisiejsze trakty Warszawa—Poznań, Warszawa—Kraków, trakt lwowski na Lublin—Zamość, kowieński na Pułtusk—Łomżę—Augustów—Suwałki, brzeski z Warszawy na Siedlce. Ponowny upadek rozpoczyna się dopiero po roku 1864, a więc po zniesieniu samodzielności gospodarczej Królestwa Kongresowego.

W zaborze pruskim rozpoczął rząd żywą akcję dopiero około roku 1830. Dzięki sprężystej organizacji niemieckiej i zrozumieniu gospodarczej strony zagadnienia, powstała na tych częściach ziem polskich gęsta i dobrze rozbudowana sieć komunikacyjna, która mogła być wzorem dla reszty dzielnic. Od roku 1870 sprawami drogowymi w Wielkopolsce zajmowały się wyłącznie samorządy.

W zaborze austryjackim, w chwili objęcia go przez Austrię, stan dróg był rozpaczliwy. W pierwszym okresie, głównie dzięki zasługom Jana Grosa, dyrektora budowy dróg we Lwowie, zrobiono bardzo wiele na tym polu. Gross zbudował powyżej 1.800 klm nowych dróg z twardą nawierzchnią, między innymi zaś drogi Bielsko—Lwów, Lwów—Stryj—granica węgierska. Podziw wzbudzał zbudowany most na Sanie koło Przemyśla. Ogółem wykonał rząd austryjacki na ziemiach polskich do roku 1867 — 2.800 klm nowych dróg. W roku 1868 rozpoczyna się działalność autonomicznego Wydziału Krajowego, który zajął się budową t. zw. dróg krajowych i który w latach 1870—1885 przejmuje około 1.800 klm dróg zbudowanych przez namiestnika Galicji hr. Gołuchowskiego.

Najwięcej więc oraz najlepiej zbudowanych dróg było w zaborze niemieckim, zabór austryjacki wybudował wprawdzie dużo dróg bitych, przeważnie ze żwiru, jednak nie były one ani dobrze wytrasowane, ani też dobre pod względem technicznym. Rząd rosyjski po roku 1864 zaprzestał zajmować się sprawą drogową w Polsce i hamował nawet inicjatywę społeczeństwa polskiego w kierunku rozwoju sieci drogowej. Należy również stwierdzić, że każdy zaborca rozwiązywał problem drogowy, mając przede wszystkim na uwadze interesy swojego państwa oraz względy strategiczne, a dopiero na drugim planie były stawiane potrzeby gospodarcze zajętych obszarów w Polsce.

Wojna światowa i późniejsza wojna polsko-bolszewicka odbiły się na gospodarce drogowej w sposób b. dotkliwy. Najwięcej ucierpiały dzisiejsze województwa centralne i wschodnie, które były terenem bezpośrednich operacyj wojennych. Nawet w zachodnich i południowo-zachodnich dzielnicach, które nie były terenem walk, stan dróg znacznie się pogorszył wskutek braku funduszów na konserwację i braku personelu drogowego. Wprawdzie władze okupacyjne w latach 1915—1918 wybudowały około 2.000 klm dróg bitych, były to jednak drogi o znaczeniu strategicznym dla okupantów, lub drogi, które były im potrzebne dla eksploatacji bogactw naturalnych kraju.

Polska więc odziedziczyła po państwach zaborczych i okupantach sieć dróg o twardej nawierzchni niedostatecznie gęstą i bardzo nierównomiernie rozłożoną, co było wynikiem różnorodnej polityki komunikacyjnej każdego z państw zaborczych. Jednocześnie znaczna część dróg i mostów, szczególnie położonych w obszarze działań wojennych, wymagała gruntownej odnowy. Po ukończeniu więc wojny z Sowietami należało przystąpić do odbudowy zniszczonych dróg i mostów, rozpocząć budowę i ulepszenie dróg bitych i jednocześnie utrzymywać w należytym stanie istniejące drogi. Jednak brak odpowiednich środków finansowych uniemożliwiał stale należytą odbudowę i rozbudowę dróg i mostów.

Po objęciu gospodarki drogowej przez władze polskie, drogi podzielone zostały w zależności od ich znaczenia komunikacyjnego i gospodarczego na cztery kategorje: państwowe, wojewódzkie, powiatowe i gminne. W pokryciu zaś kosztów gospodarki drogowej wzięły udział państwo i samorządy rozmaitych stopni w zależności od kategorji dróg. Wg. statystyk na dzień 1 kwietnia 1935 r. posiadaliśmy następującą ilość dróg bitych i gruntowych:

Państwowe	14.316	3.507
Wojewódzkie	10.843	3.893
Powiatowe	22.592	13.288
Gminne	10.605	256.850
Razem:	58.356	277.538

W ostatnich dwuch latach zostało zbudowanych 2.380 klm nowych dróg. W chwili

obecnej więc posiadamy około 60.000 klm dróg z twardą nawierzchnią, co stanowi około 15 klm na 100 klm² powierzchni. Dla porównania należy podać, że Anglia i Francja mają 120 klm dróg na 100 klm² powierzchni.

Tylko te 60.000 klm dróg z twardą nawierzchnią może pretendować do miana arteryj komunikacyjnych, gdyż drogi gruntowe znajdują się w stanie zupełnie prymitywnym i służą jako drogi polne wyłącznie rolnikom. Nasze drogi z twardą nawierzchnią są to przeważnie zwykłe szosy absolutnie niedostosowane do nowoczesnych wymagań ruchu. Szosa tłuczniowa, która była szczytem marzeń pokoleń poprzednich, musi przy coraz większym rozwoju motoryzacji na całym świecie, ustąpić miejsca drogom nowoczesnym o nawierzchniach asfaltowych, cementowych, z kostki kamiennej lub klinkieru. To też państwa zachodniej Europy posiadają na większości swoich dróg nawierzchnie ulepszone, nowoczesne. Państwa zaś, w których rozwój motoryzacji postępuje z dużą szybkością, przystąpiły do budowy specjalnych dróg samochodowych — autostrad.

Polska zaś w chwili obecnej posiada zaledwie koło 2.000 klm dróg z nawierzchnią ulepszoną. Nawierzchnie tłuczniowe naszych dróg nietylko nie są przystosowane do nowoczesnego ruchu, ale znajdują się w stanie wiele pozostawiającym do życzenia, wskutek systematycznego zaniedbywania konserwacji i naprawy w latach ubiegłych. Tak więc pod względem gęstości sieci drogowej i jakości dróg stoimy na jednym z ostatnich miejsc wśród innych państw europejskich i wobec tego niestety i nadal słyniemy z naszych „polskich dróg" i bezdroży.

Środki pieniężne, jakie państwo i samorządy przeznaczały i przeznaczają na cele drogowe w Polsce, były i są niewspółmiernie małe w stosunku do potrzeb. Nawet w latach dobrej konjunktury, czyli od roku 1926 do roku 1931 ogólna suma wydatków na gospodarkę drogową nie przekraczała 8% ogólnych budżetów państwa i samorządów łącznie, gdy tymczasem np. w Stanach Zjednoczonych A. P. 41% budżetu państwa przeznacza się na drogi.

W tym czasie, gdy we wszystkich państwach świata ogromne wysiłki były i są skierowywane na unowocześnienie i rozbudowę sieci drogowej, w Polsce skreślona została w zwyczajnym budżecie państwowym pozycja na utrzymanie najważniejszych arteryj komunikacyjnych w kraju, jakimi są drogi państwowe. Polska stała się więc jedynym państwem na świecie, w którym państwowy majątek drogowy przedstawiający wartość

700.000.000 zł został pozbawiony środków na konserwację i dzięki temu dopuszcza się do stałego zmniejszania się jego wartości.

Od roku 1931 konserwacja dróg państwowych jest prowadzona kosztem wpływów na Fundusz Drogowy lub kosztem kwot, przeznaczanych na inwestycje. Tymczasem sumy te winny iść całkowicie na budowę nowych dróg i na modernizację i ulepszenie istniejących. Z powodu przypadkowości sum przeznaczanych na utrzymanie dróg, konserwacja dróg nie mogła być prowadzona systematycznie i przez cały okres od powstania państwa polskiego wydatki na utrzymanie dróg państwowych były mniejsze, niż wymagały tego potrzeby. Nawet w najlepszych latach, wydatkowano tylko około 70% sum potrzebnych, a były lata, gdzie wydawano zaledwie około 20%, dopuszczając do stałej dewastacji majątku drogowego. Obecnie wskutek niedostatecznej grubości powłoki tłuczniowej zachodzi konieczność stałego i systematycznego pogrubiania i wyrównywania straty wynikłej wskutek zaniedbania normalnej odnowy w latach poprzednich.

Według ścisłych obliczeń Ministerstwa Komunikacji wydatki na normalne utrzymanie dróg państwowych powinny wynosić 45 milionów złotych i suma ta winna być wprowadzona do zwyczajnego budżetu państwa.

Na drogach, gdzie ruch jest bardziej intensywny, zwykłe utrzymanie nawierzchni tłuczniowych jest zbyt kosztowne, a remonty kapitalne należy tam wykonywać niekiedy co 2 lata. Na takich więc drogach zachodzi konieczność układania nawierzchni ulepszonych, niewymagających kosztownej i częstej konserwacji. Tego rodzaju roboty były prowadzone w ostatnich latach na drogach państwowych pod Warszawą i doprowadziły do wybitnej poprawy i ulepszenia ich stanu. Najważniejsze trakty prowadzące z Warszawy we wszystkich kierunkach w promieniu kilkudziesięciu a nawet czasem stu kilkudziesięciu klm otrzymały nawierzchnie nowoczesne z kostki kamiennej, cementu, asfaltu lub klinkieru. W ten sposób drogi te zostały dostosowane do nowoczesnych wymagań ruchu pojazdów mechanicznych. Należy mieć nadzieję, że w latach następnych roboty nad ulepszeniem dalszych odcinków dróg, łączących Warszawę z większymi ośrodkami będą prowadzone nadal i że dzięki temu stolica państwa zostanie połączona siecią nowoczesnych dróg z miastami wojewódzkimi, ośrodkami gospodarczymi, okolicami turystycznymi i granicami państwa.

Poza tym państwo musi prowadzić bardziej intensywną budowę nowych dróg na ziemiach wschodnich Polski, gdzie gęstość dróg jest zbyt mała i gdzie brak dróg jest powodem zastoju gospodarczego i kulturalnego. Wreszcie państwo musi odbudowywać zniszczone mosty drewniane, zastępując je stałymi żelaznymi lub żelbetowymi.

Wszystkie potrzebne inwestycje na drogach państwowych, według minimalnego programu Ministerstwa Komunikacji, powinny wynosić rocznie około 85 milionów zł, oprócz sum potrzebnych na spłatę zobowiązań zaciągniętych przez Fundusz Drogowy na roboty w latach ubiegłych i oprócz 45 milionów zł. na normalną konserwację. Tylko przy wyasygnowaniu przez państwo wspomnianych sum z budżetu zwyczajnego i z budżetów inwestycyjnych może nastąpić poprawa sytuacji drogowej w Polsce i będą mogły być naprawione szkody uczynione drogom w latach ubiegłych przez niedostarczanie odpowiednich środków na ich utrzymanie i rozbudowę.

Jednak poza głównymi arterjami komunikacyjnymi, jakimi są drogi państwowe, istnieje liczna sieć dróg samorządowych. Stan tych dróg musi ulegać poprawie równolegle z poprawą dróg państwowych. Tylko przy równoczesnym wypełnianiu swych obowiązków drogowych przez państwo i samorządy da się odczuć dobroczynny wpływ poprawy dróg na ożywienie życia gospodarczego całego Państwa, a drogi w Polsce przestaną być przysłowiowymi „drogami polskimi“.

Roman Olszewski.

Rozwój motoryzacji W. Brytanii

(Dokończenie).

Wobec obniżenia podatków od samochodów osobowych od 1 stycznia 1935 r. daje się zauważyć pewna skłonność do zwiększenia ilości zakupywanych wozów osobowych o mocy wyższej niż 10 HP. a mianowicie w klasach 10—15 HP, i pewien spadek zakupów zupełnie małych wozów (Baby-clar).

Procentowe rozbicie nowych zakupów wozów osobowych według mocy podatkowej silnika przedstawiało się w ostatnich latach w odsetkach jak następuje:

Sam. osobowe o mocy podatkow.	1931	1932	1933	1934	1935	1936
Nie wyższej niż 10 HP w %	38.4	47.4	59.5	56.9	61	59
od 11—14 HP	25.6	31.0	22.7	24 8	21.4	24.7
od 15—19 HP	28.2	16.0	1.18	11.1	8.5	6.8
20 HP i powyżej	7.8	5.6	6.0	7.2	9.1	9.5

Fluktuacje te, zależne zresztą także (prócz przyczyn ogólnej natury) od wartości, zalet i wprowadzenia danego modelu — przedstawione są graficznie na tablicy obok zamieszczonej.

Zbyt wozów ciężarowych nie przedstawia się tak rekordowo, jak zbyt wozów osobowych.

Zarówno bowiem ilość kursujących wozów ciężarowych jak i nowe rejestracje wzrastają znacznie wolniej.

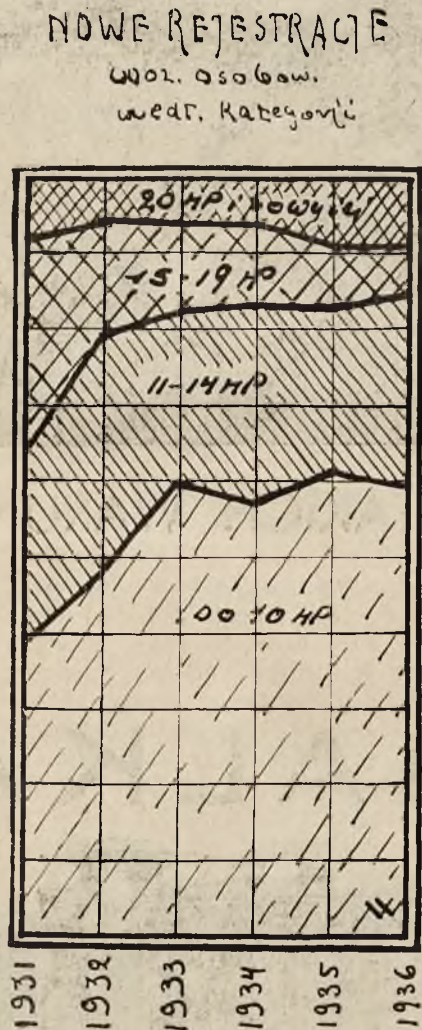
Jako główne przyczyny tego należy uważać: po pierwsze — niewprowadzenie zniżek podatkowych, podwyższenie podatku od olejów ciężkich (od dn. 1 sierpnia 1935 r.), wreszcie skrępowanie ruchu ciężarowego przez reglamentacje i koncesjonowanie (Road and Trafic Act — 1933).

Na mocy tego prawa nikt nie może bez zezwolenia (koncesji) zajmować się przewozem towarów na drogach publicznych. Przewozy towarowe-samochodowe zostały podzielone na 3 kategorje — odpowiednio do których może być udzielona koncesja.

Prawo rozróżnia:

Koncesje A — na publiczne transporty liniowe — wydawane na przeciąg lat 2,
Koncesje B — na t. zw. transporty mieszane lub półpubliczne — wydawane na przeciąg 1 roku,
wreszcie
Koncesje C — na transporty prywatne — ważne na przeciąg 2 do 3 lat.

Według danych Urzędu Transportowego (Licensing Authorities) w końcu września 1936 — na ogólną ilość (po zaokrągleniu) kursujących 440.000 wozów ciężarowych wydane było około 210.000 licencji — przyczem około 70% było licencji na przewozy prywatne (kategorja „C").



Wspomniany wyżej Road and Trafic Act 1933 r. zawiera również szereg postanowień, ułatwiających kolejom konkurencję z przewozami samochodowymi. Zezwala mianowicie wielkim kompanjom kolejowym na udzielanie rabatów od sztywnych taryf przewozowych i na uruchomienie własnych linji samochodowych bez specjalnych ograniczeń.

Nowe rejestracje wozów ciężarowych wynosiły w ostatnich latach:

w roku 1929 — 53.800 sztuk
„ 1930 — 53.300 „
„ 1931 — 52.700 „
„ 1932 — 46.900 „
„ 1933 — 50.500 „
„ 1934 — 67.300 „
„ 1935 — 69.500 „
„ 1936 — 69.000 „

Ze względów podatkowych nastąpiło w samych zakupach w ostatnich latach wybitne przesunięcie na korzyść wozów mniejszej nośności (względnie mniejszej wagi własnej). Gdy bowiem w roku 1931 zakup wozów o wadze własnej od 5 tonn wzwyż stanowił 2,8% — całej ilości nowych rejestracji — w roku 1935 — wynosił już tylko 0.3%.

Charakterystycznym skutkiem podwyższenia podatków od oleji ciężkich — jest również stosunkowo nieznaczna ilość nowych rejestracji wozów ciężarowych z silnikami Diesla.

Zupełnie odwrotnie przedstawia się sprawa na rynku automobilowym. Dzięki korzyściom eksploatacyjnym — autobusy z silnikiem Diesla — stanowią w nowych rejestracjach bardzo poważny odsetek.

Nowe rejestracje autobusów w Wielkej Brytanji wynosiły:

w roku 1929 — 10.600.—
„ 1930 — 9.700.—
„ 1931 — 8.600.—
„ 1932 — 5.700.—
„ 1933 — 4.000.—
„ 1934 — 4.920.—
„ 1935 — 7.000.—
„ 1936 — 7.600.—

W ilościach tych było autobusów z silnikami Diesla:

w roku 1933 — 70 sztuk, czyli: 1,8%
„ 1934 — 818 sztuk, czyli: 16.6%
„ 1935 — 2.240 sztuk, czyli: 32%
„ 1936 — 2.700 sztuk, czyli: 35%.

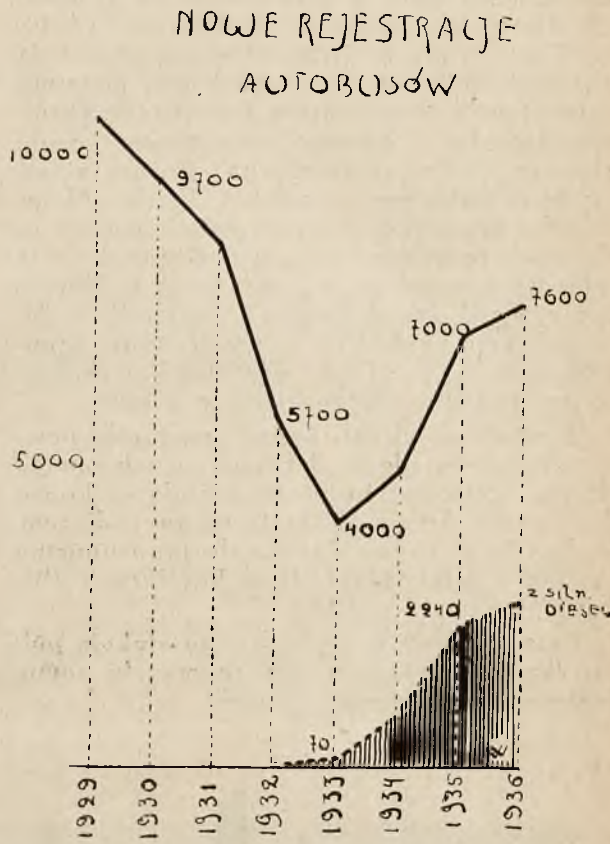
Uwzględniając pozatem, iż w ogólnej cyfrze rejestracji nowych autobusów zawarte są małe autobusy (pojemność do 8-miu osób) z silnikami benzynowymi w ilościach:

w roku 1934 — 1.285 sztuk
„ 1935 — 2.228 „
„ 1936 — 2.380 „

otrzymamy po odliczeniu tychże — znacznie wyższy i stale wzrastający procentowy udział zakupów autobusów z silnikami Diesla, — a mianowicie:

w roku 1934 — 22,6%
„ 1935 — 47%
„ 1936 — 51%.

Jak z powyższego widać, — mimo podwyższenia podatków od ciężkiego paliwa, silniki Diesel'a zdobywają sobie w ruchu autobusowym, skrępowanym rozmaitymi ograniczeniami, wobec konieczności ekonomicznej eksploatacji, dominujące miejsce.



Powracając do zagadnień dotyczących najbliżej samego przemysłu samochodowego nie można nie wspomnieć o sytuacji w jakiej się on znajduje pod względem nabywania surowców i półfabrykatów.

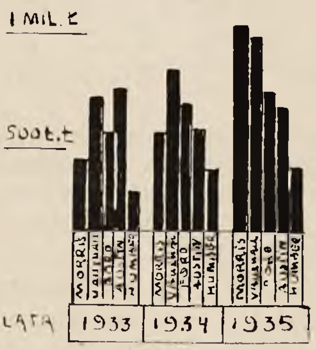
Jak wiadomo w roku 1935 nastąpił w W. Brytanii kolosalny wzrost zatrudnienia w przemyśle stalowym i żelaznym. Wywołało to naturalnie, przy jednoczesnej ochronie celnej, zwyżkową tendencję cen. Przemysł samochodowy — który musi się poważnie liczyć z eksportem i w szczególności na rynkach zewnętrznych z konkurencją amerykańską nie jest w stanie, chcąc utrzymać się na poziomie cen— płacić za stal i żelazo o jedną trzecią więcej— niż przemysł amerykański. Chcąc więc uniezależnić się od hut — samochodowe wytwórnie angielskie zaczynają poważnie myśleć o stworzeniu własnych zakładów przetwórczych. Tak np. w początku 1936 r. Sir Herbert Austin stworzył pod firmą „Tunslau Steels Ltd." towarzystwo (z kapitałem 700.000 t.) dla produkcji blach stalowych i półfabrykatów (odkucia etc.). Zdolność produkcyjna wynosić ma do 100.000 ton rocznie.

Ponieważ ilość będzie — prawdopodobnie nawet dla b. znacznej produkcji Austin'a za

wielką — nadwyżkę mają nabywać inne koncerny samochodowe. Pozatem nastąpiła w ostatnich latach pewna koncentracja przemysłu samochodowego — w szczególności w wytwórniach produkujących wozy osobowe. W roku 1935 Morris objął fabryki Wolseley'a i M. G. Car C-ny. wozy te jednak wypuszczane są na rynek pod swojemi markami; pozatem grupa Rootes (kontrolująca wytwórnie: Humbert, Hillman i Commer) rozszerzyła swoje zainteresowania również na towarzystwa· Standard. Sahbeam — Talbot i Karrier Motor Co. Obecnie sytuacja w produkcji wozów osobowych przedstawia się w ten sposób — iż 5 głównych towarzystw, a mianowicie: Morris. Austin. Ford, grupa Rootes i Vauxhall (G. M. C.) pokrywa około 85% wewnętrznego zapotrzebowania; udział zaś tych fabryk w eksporcie jest prawdopodobnie jeszcze większy.

W ostatniej chwili jednak nastąpiło pewne odprężenie, plany bowiem uruchomienia własnej wytwórni hutniczej zostały w końcu ub r. przez Austin-Motor Company odłożone na dwa lata, wobec dojścia do porozumienia z jedną z istniejących firm hutniczych (Richard Thomas i Cy. Ltd.).

Firma ta zgodziła się podjąć produkcję półfabrykatów wyłącznie dla przemysłu samochodowego po niższych cenach.



ZYSKI NETTO

Z 342.000 sztuk wozów osobowych wyprodukowanych w roku 1936 (do 1 października) — około 100.000 sztuk przypada na Morris'a i 52.000 na Vauxhall'a. Na rok 1937 preliminute wytwórnie jeszcze większą produkcję (150.000 i 70.000 sztuk wozów).

Dla dokładniejszej charakterystyki stanu angielskich fabryk podaję poniżej zestawienie zysków netto głównych fabryk angielskich za ostatnie trzy lata.

ZYSKI NETTO W F. SZT.

FIRMA	1933	1934	1935	UWAGA
A. E. C.	62.380	102.007	129.198	
Alvis	32.600	27.600	20.300	
Armstrong-Sinagley	115.500	151.123	175.857	
Austin	506.800	666.000	623.900	
B. S. A.	135.710	15.182	1.841	Daimler, Lanchesteri B.S.A.
Dennis	83.816	104.956	119.882	
Ford	742.200	508.000	657.330	w roku 1932 strata 637·740
Humber	75.700	224.600	196.927	Grupa Rootes: (Hillman Commer Karrier)
Leyland	260.600	317.136	364.887	
Morris	360.000	552.000	1167.700	z Wolseley'em i M. G.
Rolls Royce	216.725	291.600	349 800	
Rover	7.510	94.400	154.000	w 1932 strata 340.000
Standard	92.000	86 800	120.500	
Vauxhall	712.000	837.900	1012.722	G. M. C.
Albion	32.200	44.681	93.058	

Jak z powyższej tablicy widać zyski wszystkie prawie głównych wytwórni — a w szczególności wozów osobowych — wykazują stały wzrost — co jest najlepszym probierzem kwitnącego stanu tej gałęzi przemysłu.

Inż. dypl. K. Podhorski - Okołów.

KOMUNIKATY OFICJALNE POLSKIEGO TOURING KLUBU

WIELKIE PRACE W DZIEDZINIE MOTORYZACJI I ROZWOJU TURYSTYKI PODJĄŁ POLSKI TOURING KLUB

Naczelnym hasłem Polskiego Touring Klubu jest okazanie pomocy czynnikom decydującym w ważnej dla Państwa akcji motoryzacji kraju oraz rozwoju turystyki, który to rozwój ma przede wszystkim potężne znaczenie gospodarcze.

Realizując wytrwale swój program Zarząd Główny w ostatnim kwartale 1936 roku podjął cały szereg prac, z których najważniejsze w streszczeniu poniżej podajemy.

1) Przedstawił na specjalnych audiencjach u p. Premiera Generała Sławoj-Składkowskiego i Ministra Komunikacji Ulrycha przez delegację w osobach Prezesa Wiceministra F. Świtalskiego i Wiceprezesa S. Reszczyńskiego swe dezyderaty i zamierzenia.

2) Opracował i złożył Minist. Spraw Wojskowych i Minist. Komunikacji projekt rozporządzenia o wprowadzeniu Państwowej Odznaki Motoryzacyjnej.

3) W porozumieniu z Ligą Popierania Turystyki rozpisał konkurs na wzór Państwowej Odznaki Motoryzacyjnej z terminem składania projektów do 15 lutego 1937 r.

4) Wziął udział w posiedzeniu u Prezydenta Miasta Warszawy i zgłosił akces do współpracy w akcji ogumienia wozów, kursujących po stolicy.

5) Odbył szereg zebrań z przedstawicielami organizacji sportu motorowego, organizacji turystycznych i społecznych, kupców samochodowych i towarzystw ubezpieczeniowych na temat współpracy w akcji motoryzacyjnej.

6) Opracował przy udziale zainteresowanych władz i organizacji — plan Wystawy Motoryzacyjnej, przewidzianej w lecie 1937 roku, oraz przystąpił do organizowania Komitetu Wystawy, Wydziałów i Sekcji.

7) W porozumieniu z Ligą Popierania Turystyki, Komisarjatem Rządu i Zarządem m. st. Warszawy, po opracowaniu szczegółowego planu przystąpił do ustawiania na skrzyżowaniach ulic m. Warszawy słupów—drogowskazów informacyjnych na arterjach wyjazdowych w kierunku większych miast oraz przygotował podobną akcję w szeregu miast na terenie całej Rzeczypospolitej.

8) W porozumieniu ze Starostą Powiatowym na Powiat Warszawski p. Mieszkowskim i Komendantem p. Nadkomisarzem Porębskim wszczęto akcję współdziałania członków P.T.K. z władzami bezpieczeństwa w kierunku przestrzegania przepisów drogowych w ten sposób, że członkowie P.T.K. udzielają swych samochodów i wyjeżdżają na drogi



Tatry. Giewont od wschodu (1900 m.). Fot. „Watra"

podwarszawskie z przydzielonym im policjantem, który w drodze mandatów karnych, wzgl. protokułów przeciwdziała przekroczeniom. Podobną akcję z pomyślnym rezultatem przeprowadziła również Delegatura P. T. Klubu w Poznaniu.

9) Mianował zagranicą Delegatów P. T. Klubu. PP. Butler — Czechosłowacja z siedzibą w Pradze, Stefanja Sakowska — Francja. Okręg Marsylski; Franciszek Bauer-Czarnomski — Anglja z siedzibą w Londynie; Dr. Józef Szelchauz — Włochy z siedzibą w Rzymie; Jan Gryżewski — Francja z siedzibą w Paryżu; R. Szabłowski — Kolonie Francuskie z siedzibą w Conacry (Gwinea Francuska).

10) Poczynił kroki w kierunku powołania delegatów P. T. Klubu w kraju w tych miastach powiatowych w których jeszcze Delegatury P. T. Klubu nie istniały.

11) Wszczął kroki w kierunku ustalenia w całym kraju sieci lekarzy P. T. Klubu, którzy udzielaliby członkom P. T. Klubu porad w nagłych wypadkach.

12) Brał udział przez Prezesa Zarządu Głównego P. Ferdynanda Świtalskiego i członka Zarządu Głównego p. Misiakowskiego w uroczystym otwarciu linji lotniczej Warszawa—Ateny oraz poświęceniu kolejki linowej na Kasprowy Wierch.

13) Opracował projekt regulaminu największej imprezy, jaka kiedykolwiek odbyła się w Polsce, t. j. „Raidu Turystyczno-Krajoznawczego" (16—18 kwietnia 1937 r.) z metami regionalnymi w miastach wojewódzkich z metą główną w Warszawie. Protektorat nad raidem przyjął P. Premier Generał Sławoj-Składkowski i Minister Komunikacji Pułkownik dypl. Juliusz Ulrych. Projekt regulaminu. przewidujący ponad 100 nagród lokalnych. wiele nagród specjalnych i wielce urozmaicone warunki rozesłał Wojewodom celem wskazania miejscowości najbardziej godnych zwiedzenia z punktu widzenia krajoznawczego i turystycznego. oraz organizacjom sportu motorowego.

14) Opracował Regulamin zimowego zjazdu gwiaździstego do Zakopanego (6. luty 1937 r.) na Derby Zakopiańskie, Międzynarodowy Konkurs Jazdy na Lodzie i Konkurs Skoków, przewidujący specjalną punktację za pobyt na Kasprowym Wierchu.

15) Opracował kalendarzyk imprez samochodowych na rok 1937 — przewidując tymczasem 13 imprez z ramienia Zarządu Głównego, Delegatury i Oddziały wezwał do opracowania kalendarzyków lokalnych.

16) Ogłosił konkurs z cennymi nagrodami na ilość przejechanych kilometrów w roku 1937 w okresie od 1 stycznia 1937 r., oraz konkurs na udział w imprezach P. T. K. Z chwilą przyjęcia złożonego Minist. Spraw Wojskowych projektu Państwowej Odznaki Motoryzacyjnej — wyniki uzyskane w tych konkursach zaliczone będą dla uzyskania P.O.M.

17) Urządził jesienną wycieczkę do Kozioł-Zdroju p. t. „Jesień na Kurpiach" połączoną z jazdą szosową nocną, jazdą patrolową i próbą sprawności, oraz Zjazd Gwiaździsty z okazji zawodów o puhar Gordon Bennett'a. Ponadto wziął udział w Zjeździe do Zaleszczyk z okazji Święta Winobrania we wrześniu r. b.

18) Prezydjum Klubu w osobach Prezesa Zarządu i Wiceprezesa wzięło udział w dorocznym Walnym Zgromadzeniu Międzynarodowego Związku Turystycznego (Alliance Internationale de Tourisme), które odbyło się w Monte-Carlo. Na Zjazd ten Delegacja wyjechała z Warszawy samochodem, przebywając przestrzeń 4800 klm. w ciągu 10-ciu dni.

19) Zorganizował biuro porad prawnych i technicznych dla automobilistów — pierwsze tego rodzaju w Polsce.

20) Przystąpił do organizacji parkingów samochodowych na razie na terenie Warszawy na wzór zachodnio-europejski.

Wszystkie te prace mają poważne znaczenie dla motoryzacji i turystyki, szczególnie u nas Polaków, którzy pod tym względem zajmujemy w Europie jedno z ostatnich miejsc.

MAPA STANU DRÓG NA R. 1937/38

W związku z opracowywaniem przez Polski Touring Klub mapy stanu dróg na r. 1937-8, Zarząd Główny zwraca się do tych wszystkich osób, które zauważyły usterki w ostatnio wydanej mapie, o nadsyłanie swych uwag do Sekretarjatu Polskiego Touring Klubu, Warszawa, Kredytowa 5.

REALIZACJA INICJATYWY P. T. KLUBU W SPRAWIE P. O. M.

Dnia 11 stycznia b. r. odbyła się konferencja w Państwowym Urzędzie W. F. i P. W. pod przewodnictwem zast. dyrektora pułk. dypl. Ziętkiewicza przy udziale przedstawicieli Międzyministerjalnej Komisji Motoryzacyjnej. D-twa broni pancernej, Automobilklubu Polski, Polskiego Touring-Klubu i Polskiego Związku Motocyklowego w sprawie regulaminu państwowej odznaki motoryzacyjnej.

Przewodniczący podkreślając, że zlecenie opracowania regulaminu odznaki P. O. M. otrzymał od Ministerstwa Spraw Wewn. na skutek inicjatywy Polskiego Touring-Klubu, zawiadomił, że w przeddzień konferencji wpłynął drugi projekt regulaminu tej odznaki opracowany przez Automobilklub Polski i Polski Związek Motocyklowy.

W wyniku dłuższej dyskusji ustalono, że do przeprowadzania prób sprawności powołane zostaną specjalne komisje z pośród odpowiednio ukwalifikowa-

nych członków Komisji sportowych Automobilklubu Polski, Klubów Afiljowanych, Polskiego Touring-Klubu, Delegatur i Oddziałów P. T. K. oraz Polskiego Związku Motocyklowego i Klubów sekcji motocyklowych zrzeszonych w P. Z. M. a dla osób wojskowych z pośród oficerów broni pancernej oraz powołano specjalną Komisję do opracowania ostatecznego projektu regulaminu. Do Komisji tej weszli po jednym przedstawiciele wszystkich instytucji obecnych na konferencji.

Posiedzenie Komisii wyznaczono na dzień 21-go stycznia b. r.

Równocześnie konferencja uchwaliła na wniosek Prezesa Zarządu Głównego P. T. K. przyjąć konkurs rozpisany przez Touring Klub w porozumieniu z Ligą Popierania Turystyki na wzór P. O. M. z tem, że termin do składania projektów skraca się do 15 lutego b. r., a to w związku z zamiarem najrychlejszego ogłoszenia regulaminu P. O. M.

Jako Sąd Konkursowy postanowiono powołać Komisję ustaloną dla opracowania ostatecznego regulaminu projektu z uzupełnieniem przez przedstawiciela Akademii Sztuk Pięknych i Ligi Popierania Turystyki.

ULGI DLA CZŁONKÓW TOURING-KLUBU NA KOLEI LINOWEJ NA KASPROWY WIERCH

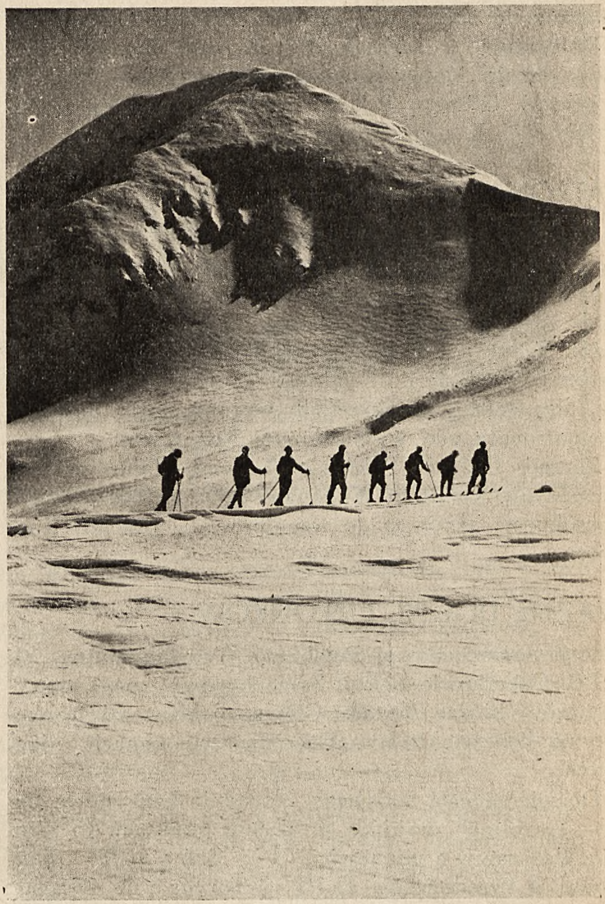
Członkom Polskiego Touring-Klubu, wykazującym się ważną i należycie sprolongowaną na bieżący sezon legitymacją członkowską t. zw. „czarną", przysługują przy przejazdach koleją linową Zakopane (Kuźnice) — Kasprowy Wierch ulgi w wysokości 33% od cen normalnych. Obowiązujące w ubiegłym roku nalepki Towarzystwa Krzewienia Narciarstwa, uprawniające do uzyskiwania ulg na kolei linowej, zostają zniesione i wymagana jest jedynie prawidłowo sprolongowana legitymacja członkowska P. Z N.

ULGI KOLEJOWE DLA CZŁONKÓW POLSKIEGO TOURING-KLUBU. BILETY NARCIARSKIE 1.000 i 2500 KLM.

W czasie od 1 grudnia 1936 r. do 30 kwietnia 1937 r. członkom Sekcji Narciarskiej Polskiego Touring-Klubu, wykazującym się ważną na bieżący sezon legitymacją członkowską t. zw. czarną, **zaopatrzoną w nalepkę Ligi Popierania Turystyki w cenie 50 groszy,** przysługują przy przejazdach koleją w celach narciarskich i turystycznych ulgi w postaci biletów narciarskich 1 000 i 2.500 klm.

Nalepki Ligi Popierania Turystyki ważne są na okres od 15. XI. 1936 r. do 15. XI. 1937 r. i uprawniają do korzystania z biletów narciarskich 1.000 i 2.500 klm.

Legitymacja powinna zawierać potwierdzenie opłacenia składek członkowskich conajmniej za dany sezon i powinna być zaopatrzona w podpis i fotografię posiadacza. Oprócz tego legitymacje powinny być zaopatrzone w nalepkę Ligi Popierania Turystyki (L. P. T) wartości 0,50 zł ważną na dany sezon zimowy (1. XII —30. IV.).



Tatry Zachodnie. Wołowiec (2065 m.). Fot. „Watra".

4. **Opłaty:**

Cena biletu narciarskiego wynosi:

a) za bilet 1.000 kilometrowy: w klasie II: pociąg osobowy 37 zł, pociąg posp. 48 zł; w klasie III: poc. osob. 25 zł, poc. posp. 32 zł;

b) za bilet 2.500-kilometrowy: w klasie II: poc. osob. 75 zł, poc. posp. 96 zł; w klasie III: poc. osob. 50 zł, poc. posp. 64 zł.

Za książeczkę biletową pobiera się ponadto opłatę w wysokości 0,50 zł.

Legitymacje mogą otrzymywać p p. Członkowie w biurze P. Touring-Klubu w Warszawie, Kredytowa nr. 5.

KONTAKT I WSPÓŁPRACA Z PZM

Prezes Zarządu Głównego Polskiego Touring-Klubu, Wiceminister Świtalski odbył w dniu 12 b. m. dłuższą konferencję z Prezesem Polskiego Związku Motocyklowego, Gen. Dyw. St. Burhardt-Bukackim w sprawie współpracy obu organizacji.

Na konferencji ustalono zgodnie potrzebę i celowość wzajemnej współpracy. Postanowiono, że udział członków jednej organizacji w imprezach urządzanych przez drugą, uzależniony będzie każdorazowo od uprzedniego uzgodnienia z góry treści regulaminów i terminów imprez między obu organizacjami, że zobo-

wiązanie to obowiązuje zarówno Zarządy Główne jak i Delegatury i Oddziały P. T. K. oraz Zarządy Klubów: Sekcji Motocyklowych zrzeszonych w P. Z. M.

Zarząd Główny P. T. K. prosi Delegatury i Oddziały P. T. K. o przestrzeganie tych warunków.

PATRONAT POLSKIEGO TOURING-KLUBU

Z okazji Międzynarodowego Kongresu turystycznego, uzdrowiskowego i klimatycznego, który odbędzie się w czasie od 21 czerwca do 4 lipca 1937 w Paryżu pod protektoratem P. Alberta Lebrun, Prezydenta Rzpl. Franc., Prezes Komitetu Wykonawczego Kongresu zwrócił się do Polskiego Touring-Klubu z prośbą, aby Polski Touring-Klub wyraził zgodę na objęcie patronatu nad wymienionym Kongresem.

Zarząd Główny Polskiego Touring-Klubu przyjął propozycję Komitetu Wykonawczego i zgłosił przy tej sposobności akces co do współpracy w pracach Kongresu.

WAŻNE DLA PP. CZŁONKÓW

Sekcji Samochodowej Polskiego Touring-Klubu

PP. Członkowie Sekcji Samochodowej mogą otrzymywać w biurze Zarządu Głównego książeczki czekowe na benzynę firmy „Gazolina" po cenach ulgowych.

Do wiadomości podajemy, że stacje benzynowe firmy „Gazolina" znajdują się w 8-iu punktach na terenie Warszawy, a mianowicie: I — Zielna 6; II — Krakowskie Przedmieście 2; III — Targowa 73 (Praga); IV — Konopacka 2; V — Tatrzańska 4; VI — Czerniakowska 198; VII — Warecka 8; VIII — Nalewki 1/3.

CZTERDZIESTOLECIE SZWAJCARSKIEGO TOURING KLUBU

Z okazji 40-lecia Szwajcarskiego Touring Klubu, na czele którego stoi Dr. M. Henneberg, Prezes A.I.T. (Alliance Internationale de Tourisme) Zarząd Główny Polskiego Touring Klubu przesłał Szwajcarskiemu Touring Klubowi piękne ilustrowane wydawnictwo o Krakowie p. t. „Stary Kraków".

Dzieło to opracowane przez Jerzego Dobrzyckiego, a wydane przez Polski Związek Turystyczny w Krakowie w czterech językach zostało przez Polski Touring Klub odpowiednio zadedykowane, oprawione w skórę, przyczym na okładce umieszczono naturalnej wielkości złoconą sztycę samochodową, stanowiącą emblemat Klubu.

W związku z tem Prezes Polskiego Touring Klubu otrzymał z Genewy pismo treści następującej:

Szanowny Panie Prezesie!

Wposiadaniu listu WPanów z dnia 9 grudnia 1936 r., którym WPanowie awizowali wysłanie oddzielną pocztą książki pod tytułem „Stary Kraków", komunikuję WPanom, że dzieło to otrzymałem w Genewie.

Byłem wzruszony i zachwycony, otrzymując tak wspaniałe dzieło wraz z dedykacją, którą Polski Touring Klub zechciał łaskawie umieścić na pierwszej stronie księgi, a która to dedykacja zaopatrzona została w podpisy Władz Szan. Stowarzyszenia WPanów. Jest to dla nas najwspanialsza pamiątka czterdziestolecia naszej organizacji. Już przeglądałem to zachwycające wydanie i rezultatem tego jest nieodparta chęć obejrzenia na własne oczy tych cudów, które są tam opisane.

Zechce Pan, Panie Prezesie, w moim własnym imieniu i w imieniu Touring Club Suisse podziękować Zarządowi Głównemu. Ośmielamy się załączyć nasze najserdeczniejsze życzenia powodzenia i rozwoju Polskiego Touring Klubu, pożyteczną działalność którego będziemy śledzili z uwagą i najwyższym zainteresowaniem.

Dziękując jeszcze raz, zechce Pan, Panie Prezesie, przyjąć moje najserdeczniejsze pozdrowienia dla Siebie osobiście i dla całego Zarządu Głównego Polskiego Touring Klubu i pozostaję

z wysokim poważaniem

Dr. M. Henneberg
Prezes Touring Club Suisse
Prezes Alliance Internationale de Tourisme.

KONKURS NA ILOŚĆ PRZEJECHANYCH KILOMETRÓW W R. 1937

Zarząd Główny Polskiego Touring-Klubu (Kredytowa 5) wydał nowy regulamin na ilość przejechanych kilometrów w r. 1937. — Regulamin obowiązujący już od 1 stycznia 1937 r. przewiduje punktowanie każdego wyjazdu ponad 20 klm bez względu na cel podróży, wprowadza uprzywilejowanie samochodów o mniejszym litrażu, ustanawia cenne nagrody dla zajmujących najlepsze miejsca oraz plakiety złote, srebrne i brązowe dla uczestników, którzy osiągną przewidziane minimum w ilości przebytych kilometrów w ciągu roku

Ponieważ w złożonym właściwym władzom projekcie państwowej odznaki motoryzacyjnej (P. O. M.) dla uzyskania P. O. M. przewidziano jako jeden z warunków pewne udowodnione minimum przejechanych kilometrów, do P.T.K. napływa obecnie znaczna ilość zgłoszeń o wydanie kontrolnych książeczek konkursowych.

Książeczki wydawane są członkom po złożeniu wpisowego w kwocie 15 zł, które obejmuje już koszt plakiety.

W r. 1936 na 62 wydanych książeczek, pierwsze miejsce zajął p. Chroll-Frolewicz Donat, przebywając 17,867 klm. Siedmiu zawodników otrzymało złote plakiety, przebywając w sezonie ponad 10 000 klm.

Z uwagi na to, że do regulaminu konkursu wstawiono nowe punkty, przeto poniżej podajemy jego tekst w streszczeniu:

REGULAMIN KONKURSU POLSKIEGO TOURING-KLUBU NA ILOŚĆ PRZEJECHANYCH KILOMETRÓW

1. Dla zainteresowania turystyką motorową jak największej ilości osób, Polski Touring-Klub ogłasza konkurs na ilość przejechanych kilometrów w roku kalendarzowym 1937 i następnych. Podstawą do obliczenia każdorocznych wyników jest okres od 1-go stycznia do 31 grudnia.

2. Uczestniczyć może w konkursie tylko członek PTKlubu, posiadający samochód lub motocykl (wozy o charakterze zarobkowym są z konkursu wykluczone), przy jednoczesnym posiadaniu prawa do prowadzenia wyżej wymienionych środków lokomocji.

3. W konkursie może przyjmować udział nieograniczona ilość członków.

4. Każdy członek PTKlubu, biorący udział w konkursie, powinien zgłosić swoje przystąpienie do konkursu, zapisując się w Delegaturze PTKlubu, gdzie otrzyma jednocześnie zeszyt do obliczeń kilometrów i kontroli. Wpisowe oraz koszty zeszytu do obliczeń przebytych kilometrów wynosi zł 10.—. Zapisy w czasie trwania konkursu są dopuszczalne.

5. Konkurs polega na przejechaniu jak największej ilości kilometrów drogi, potwierdzonych w specjalnie do tego wydanym „zeszycie obliczeń kilometrów". Wszystkie te zeszyty obliczeń kilometrów są numerowane i imienne. Za przejechanie samochodem 4.000 klm (motocyklem 3.000 klm) uczestnik konkursu otrzymuje prawo do uzyskania brązowej plakiety PTKlubu, za przejechanie ponad 8.000 klm (motocyklem 4.500 klm) — srebrnej plakiety PTKlubu, za przejechanie ponad 13.000 klm (motocyklem 8.500 klm) — złotej plakiety PTKlubu.

6. Sekcja Samochodowa Polskiego Touring-Klubu przyznaje przechodnią nagrodę dla uczestnika, który przejedzie największą ilość kilometrów. Po trzykrotnem, niekoniecznie z rzędu zdobyciu tej nagrody przechodzi ona na własność zawodnika.

7. Komisja turystyczno-wycieczkowa ma prawo przyznania, prócz wymienionej, innych nagród dodatkowych za największy kilometraż krajowy, za najdłuższą trasę, za najlepszy opis wycieczki oraz za uznane za najlepsze — zdjęcia fotograficzne. O uchwaleniu takich nagród (dodatkowych) będą zawodnicy powiadomieni przez ogłoszenia w miesięczniku „TOURING" — dział komunikatów.

8. Dopuszcza się firmy prowadzące sprzedaż samochodów, części samochodowych oraz środków napędnych do fundowania specjalnych nagród za wyniki w konkursie według odrębnych statutów. Statuty te będą ogłaszane w miesięczniku „Touring".

9. Korzystanie z zeszytu obliczeń polega na tym, że uczestniczący w konkursie, przejeżdżając samochodem, lub motocyklem przez węzłowe miejscowości, znajdujące się na jego trasie, wypełnia odpowiedni druk porządkowy w tym zeszycie i daje do stwierdzenia: Delegaturom PTKlubu, posterunkom policji, związkom sportowym, poczcie (zarządowi hotelu, restauracjom i t. p.) — miejsca danego pobytu, wypełnia sam całą przejechaną trasę na tymże druku, obliczając ogólną ilość kilometrów, wg. niżej wymienionych map. To samo czyni ilekroć wyjeżdża podczas całego roku.

Uczestników konkursu, przyjmujących udział w oficjalnych wycieczkach, raidach PTK. nie obowiązuje zbieranie dowodów lub pieczęci, lecz potwierdzenie władz Klubu.

10. Podstawą do obliczenia każdorazowych wyników jest okres od 1 stycznia do 31 grudnia.

11. Zarząd Główny PTKlubu ma prawo opublikowania rezultatów konkursu, fotografii i opisów.

12. Kontrola przejechanych kilometrów będzie dokonana przez Komisję Turystyczno-Wycieczkową na podstawie map samochodowych R. P. Polskiego Touring-Klubu (ost. wydanie) i międzynarodowej „Europa Touring".

13. Wszyscy uczestnicy konkursu winni stosować się do istniejących przepisów policyjnych, dotyczących jazdy na samochodach i motocyklach po drogach publicznych.

Apel do P. P. Lekarzy

W celu uzupełnienia listy lekarzy Polskiego Touring Klubu w poszczególnych miastach Państwa, Zarząd Główny zwraca się do PP. Lekarzy z prośbą o zgłaszanie swych kandydatur do Sekretarjatu Klubu, Warszawa, Kredytowa 5.

14. W sekretarjacie i delegaturach P. T.-Klubu będzie wywieszony spis osób i pojazdów, przyjmujących udział w konkursie, według kolejności zapisów. Spis ten podawany będzie w wydawnictwie „Touring".

15. Zwrot kosztów plakiety nie będzie przekraczać zł 15,—.

ZIMOWY ZJAZD GWIAŹDZISTY DO ZAKOPANEGO

Sekcja Samochodowa Zarządu Głównego Polskiego Touring Klubu organizuje z okazji zawodów konnych o „Nagrodę Tatr" międzynarodowych pokazów łyżwiarskich oraz zawodów narciarskich z pokazem skoków na Krokwi, w dniu 5 i 6.II.37 r. Zjazd Gwiaździsty do Zakopanego pod hasłem:

„Zima w Zakopanem".

ZAWODNICY, POJAZDY, KIEROWCY.

Zawodnikami mogą być członkowie Polskiego Touring Klubu, członkowie Automobilklubu Polski oraz członkowie klubów afiliowanych przy A. P. Zawodnicy, nie należący do żadnej z tych organizacji, muszą być wprowadzeni przez 2-ch członków jednego z tych klubów.

ZGŁOSZENIA, WPISOWE I TERMINY ZGŁOSZEŃ.

Zgłoszenia uczestnictwa należy kierować do Sekretariatu Zarządu Głównego Touring Klubu, Warszawa, Kredytowa 5, *do dnia 2 lutego 1937 r. godz. 15.*

Wpisowe łącznie z parkingiem na mecie oraz należnością za plakietę wynosi:

dla członków Touring Klubu zł. 20.— od samochodu
„ innych Klubów „ 25.— „ „

W wypadkach wyjątkowych Sekretariat Touring Klubu może przyjąć dodatkowe zgłoszenie udziału do dnia 4 lutego 1937 r., jednakże za dodatkową dopłatą zł. 5.— od samochodu.

SZLAKI RAJDU.

Każdy z zawodników obrawszy sobie dowolną marszrutę, nie mniej jednak jak 150 kilometrów, musi dojechać do mety w Zakopanem. Jako miejsce startu wolno obrać każdą miejscowość na terenie Rzeczypospolitej, w której znajduje się jedna z władz (urzędów), upoważniona do poświadczenia startu.

Przejazdy powtórne tą samą drogą nie są zakazane, lecz trasa przebyta ponownie nie wchodzi do klasyfikacji.

START I META.

Start zawodników może nastąpić w dowolnym czasie w dniach 5 i 6 lutego, jednakże nie wcześniej niż w dniu 5 lutego o godz. 12-ej w południe.

„Meta" otwarta będzie w Zakopanem w dniu 6 lutego na ulicy Kościuszki przy hotelu „Stamara" o godz. 13—14 bez p. karnych i od godz. 14—15 z doliczeniem p. karnych.

KASPROWY.

Do ogólnej ilości zdobytych punktów doliczy się każdemu zawodnikowi, który odbył drogę na Kasprowy kolejką linową oraz pobrał na Kasprowym (stacja końcowa Kolejki) meldunek w karcie drogowej — 10 p. dodatnich.

KIEROWNICTWO ZJAZDU.

Z ramienia Polskiego Touring Klubu kieruje Zjazdem Komandor i dwaj Wice-Komandorzy wyznaczeni przez Prezesa Zarządu Głównego Polskiego Touring Klubu na wniosek Komisji Sportowej Sekcji Samochodowej P. Touring-Klubu.

Jury składa się z:

Prezesa Zarządu Głównego P. T. K. lub wyznaczonego przez niego Zastępcy.

P. Adamczyka Zdzisława, wiceprezydenta m. Zakopanego,

P. Jamonta Mariana, prezesa Komisji Sportowej Zarządu Zdrojowego w Zakopanem,

P. Karwowskiego Hugo, członka Automobilklubu Krakowskiego,

P. Kasztelewicz Wł., Dyr. Ubezp. Społ. oraz

Delegatów Klubów po jednym z każdego, o ile co najmniej 5 zawodników startować będzie w barwach tego Klubu.

* * *

Ogłoszenie wyników Zjazdu, zawierające decyzję Jury w sprawie osiągniętej kolejności nastąpi w dniu 6 lutego 1937 r. o godz. 19-tej w lokalu hotelu „Stamara" przez wyłożenie listy. Tam też znajdować się będzie ogłoszenie o miejscu i czasie rozdania nagród.

* * *

Regulamin „Turystycznego Ogólnopolskiego Zjazdu Gwiaździstego" do Zakopanego pod hasłem *„Zima w Zakopanem"* można otrzymać w Sekretariacie Touring Klubu, Warszawa, Kredytowa 5 za zwrotem kosztów porta.

KONKURS NA ZDOBYCIE NAJWIĘKSZEJ ILOŚCI PUNKTÓW W IMPREZACH SAMOCHODOWYCH W R. 1937.

Zarząd Główny Polskiego Touring Klubu zatwierdził na rok 1937 następujący regulamin:

1. W celu zainteresowania jak największej ilości osób turystyką motorową oraz zachęcenia ich do brania udziału w imprezach samochodowych organizowanych przez Polski Touring-Klub — Zarząd Sekcji Samochodowej ogłasza konkurs na zdobycie największej ilości punktów w imprezach samochodowych, urządzanych w roku kalendarzowym 1937 przez Zarząd Główny oraz przez wszystkie jego delegatury. Podstawą do obliczenia wyników jest okres od 1 lutego do 31 grudnia.

2. Uczestniczyć w konkursie mogą członkowie Polskiego Touring-Klubu, członkowie Automobilklubu Polski oraz członkowie klubów afiliowanych przy A. P., posiadający samochód oraz wszelkie dokumenty wymagane przez władze policyjne. Wozy o charakterze zarobkowym są z konkursu wyłączone.

3. Celem wzięcia udziału w konkursie należy wykupić w sekretariacie Polskiego Touring-Klubu (lub delegaturze) za opłatą wpisowego zł 15,— specjalny zeszyt do wpisywania imprez, w których dana osoba brała udział oraz punktów zdobytych w każdej imprezie.

4. W konkursie będą punktowane wszystkie wycieczki oraz imprezy o charakterze sportowym lub krajoznawczym, urządzane przez Zarząd Główny oraz wszystkie delegatury Polskiego Touring-Klubu między 1 lutego 1937 r. a 31 grudnia 1937 r., których trasa będzie wynosić ponad 100 klm. Osobny kalendarzyk oraz wykaz imprez, które będą punktowane w niniejszym konkursie, będzie podany w lutowym numerze miesięcznika „TOURING". Wykaz ten może być uzupełniany w ciągu roku przez ogłoszenie w miesięczniku „Touring", conajmniej na dwa tygodnie przed datą imprezy.

5. Ilość punktów przyznawanych za udział w poszczególnych imprezach będzie obliczana według następującego schematu:

a) we wszystkich imprezach, w których odległość będzie zgóry ustalona, za każde przejechane pełne 10 klm — 1 punkt;

b) w imprezach o charakterze sportowym i krajoznawczym (raidy, zjazdy): za każde przejechane pełne 10 klm do 300 klm 1 punkt, powyżej 300 klm do 1.000 klm za każde przejechane pełne 20 klm — 1 punkt, powyżej 1.000 klm za każde przejechane pełne 30 klm — 1 punkt;

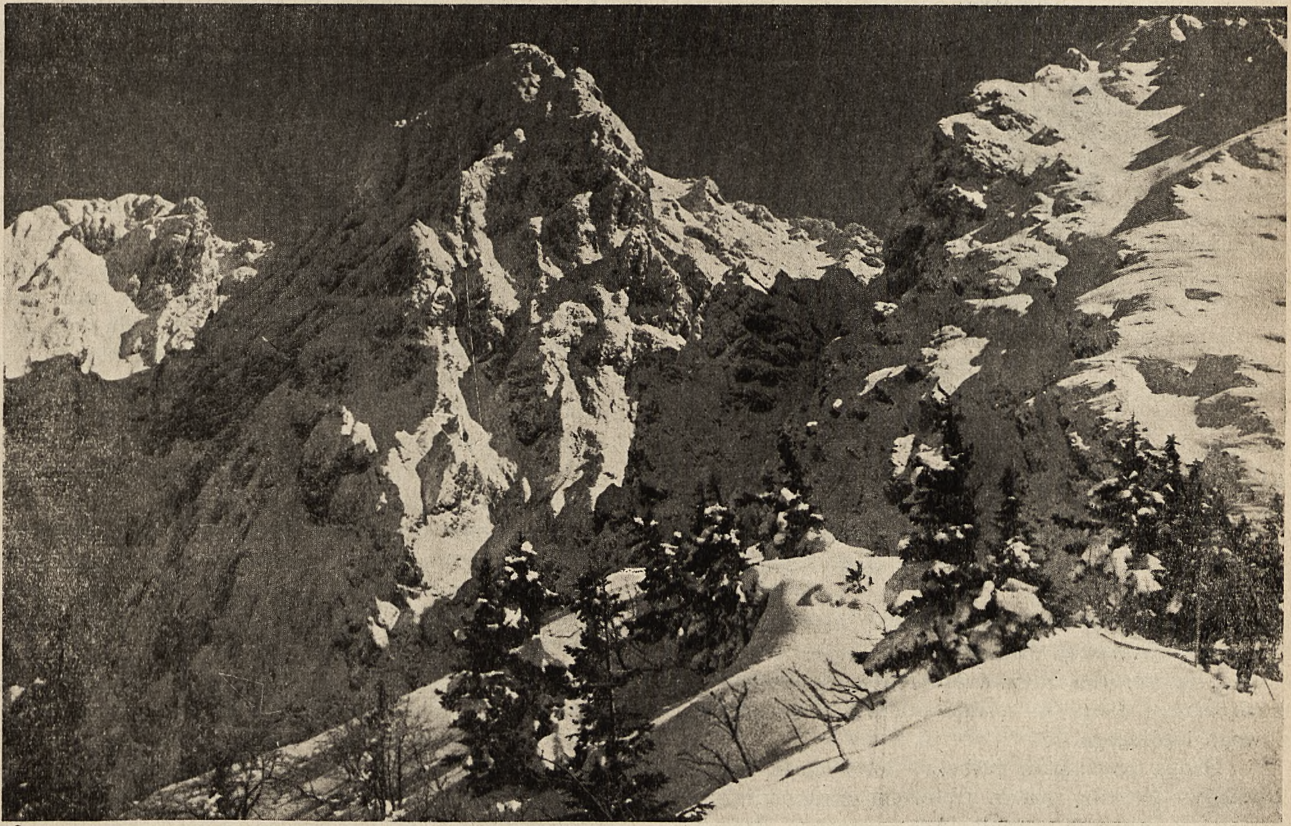
c) we wszystkich imprezach zagranicznych choćby start nastąpił w Polsce — za każde przejechane 50 klm — 1 punkt.

Poza tym we wszystkich imprezach, w których zawodnicy będą klasyfikowani według miejsc, będzie osobno przyznawane: zdobywcy 1 miejsca 10% punktów zdobytych w tej imprezie w myśl wyżej podanych przepisów niniejszego regulaminu, zdobywcy 2-go miejsca — 9%, zdobywcy 3-go miejsca — 8% i t. d., zdobywcy 10-go miejsca — 1% punktów osiągniętych w danej imprezie.

Zawodnikom, którzy wezmą udział w imprezie organizowanej przez inną Delegaturę, względnie Oddział, będzie dodatkowo punktowany według norm par. 5 p. a). — dojazd od siedziby Klubu, względnie Delegatury, do której należy (jako członek) do siedziby delegatury, względnie Oddziału P. T. Klubu, który organizuje daną imprezę.

6. Zgłoszenie udziału w imprezie i nie ukończenie jej powoduje nie przyznanie punktów przewidzianych za jej ukończenie, przy czym zawodnik nie traci prawa do punktów zdobytych w myśl przepisów par. 5 ustęp ostatni. Żadne skreślenie punktów już zdobytych nie może mieć miejsca.

7. Ustanawia się przy udziale do 20 zawodników 1 cenną nagrodę klubową, przy udziale do 30 za-



Tatry. Giewont w zimie. Fot. T. i S. Zwolińscy.

wodników — 2 nagrody, przy większej ilości uczestników 3 nagrody. Lista nagród może być powiększona. W razie uzyskania przez dwóch lub więcej zawodników tej samej ilości punktów rozstrzyga mniejszy litraż. Gdyby i wtedy klasyfikacja była równa, rozstrzyga los. Lista nagród może być powiększona o nagrody na ten cel ofiarowane, według odrębnych statutów, które ogłaszane będą w miesięczniku „Touring". Poza tym wszyscy zawodnicy otrzymają plakiety pamiątkowe za zwrotem kosztów, które nie przekroczą zł 10,—.

8. Wszyscy uczestnicy muszą złożyć w Sekretariacie Zarządu Głównego Polskiego Touring-Klubu, Warszawa, ul. Kredytowa nr. 3—5, książeczki kontrolne — najpóźniej do dnia 10 stycznia 1938 r. Książeczki nadesłane po tym terminie nie będą przyjmowane.

9. Obliczenie wyników i podanie ich poszczególnym Delegaturom nastąpi najpóźniej do dnia 31-go stycznia 1938 r. Ostatnie wyniki po rozpatrzeniu ewentualnych protestów zostaną ogłoszone w miesięczniku „Touring" z lutego 1938 r. Wyniki obliczy specjalna Komisja wyłoniona z członków Sekcji Samochodowej Polskiego Touring-Klubu w Warszawie na wniosek zarządu Sekcji.

10. Protesty sprzeciwy i zażalenia odnoszące się do wydarzeń podczas trwania poszczególnych imprez należy wnosić w myśl regulaminu tychże imprez. Protesty odnoszące się do klasyfikacji końcowej należy wnieść piśmiennie do Zarządu Sekcji Samochodowej Polskiego Touring-Klubu w Warszawie, Kredytowa 3, najpóźniej do dnia 5 lutego 1938 r. Decyzja Zarządu Sekcji z podaniem motywów nastąpi do dnia 10 lutego 1938 r. i jest nieodwołalna i niezaskarżalna.

Do każdego protestu lub zażalenia należy załączyć kaucję zł 20.—. Kaucja ta będzie zwróconą jedynie w razie rozpatrzenia protestu w myśl zastrzeżeń zawodnika.

11. Przez swój zapis zawodnik stwierdza całkowite podporządkowanie się przepisom niniejszego regulaminu oraz przepisom regulaminów poszczególnych imprez pod rygorem nieprzyznania przewidzianych za ukończenie tych imprez punktów.

12. W Sekretariacie i Delegaturach Polskiego Touring-Klubu będzie wywieszony spis osób, biorących udział w Konkursie według kolejności zapisów. Spis ten podawany będzie w wydawnictwie „TOURING".

13. Do interpretacji niniejszego regulaminu oraz do wydawania w miarę potrzeby dodatkowych instrukcji wykonawczych, powołany jest Zarząd Sekcji Samochodowej Polskiego Touring-Klubu — Oddziału Głównego.

D R O G I



KOMUNIKAT DROGOWY

Polski Touring-Klub podaje do wiadomości automobilistów, motocyklistów i innych osób zainteresowanych, że:

1. roboty przy budowie ciężkiej nawierzchni na drodze powiatowej Szamotuły—Kaźmierz—Wilkowo —Buk na odcinku Szamotuły—Piaskowo zostały już ukończone i droga ta została otwarta dla ruchu kołowego i pieszego.

2. Droga powiatowa Jarocin—Borzęciczki, odcinek Roszków—Nosków została z powodu ukończenia przebudowy z dniem 16 grudnia 1936 r., otwarta. Ruch kołowy i samochodowy odbywa się normalnie.

3. Wskutek dokonania remontu mostu przez rz. Pilicę pod Warką w powiecie grójeckim zostaje wznowiony ruch kołowy na wymienionym moście dla pojazdów o wadze do 2 tonn i szybkości ruchu 6 klm na godzinę.

Ruch kołowy na moście przez rz. Pilicę pod Warką w powiecie grójeckim, począwszy od dnia ogłoszenia niniejszego aż do odwołania zostaje ograniczony do pojazdów, ciężar których wraz z ładunkiem i jadącymi nie przekracza 12 tonn.

4. Ruch kołowy na moście przez rz. Pilicę w Inowłodzu z powodu wykonywanych na nim robót przebudowy jezdni z dniem 14 grudnia 36 r. do dnia 21. I. 1937 r. został ograniczony do pojazdów, których ciężar wraz z jadącymi i ładunkiem nie przekracza 2 tonn i do szybkości ruchu 6 klm na godzinę. Pojazdy o ciężarze ponad 2 tonny mają być skierowane drogą objazdową Rawa—Nowe Miasto—Odrzywół—Drzewica—Opoczno.

5. Odcinek drogi państw. Nr. 1/11 Kolno—Świdry, na skutek zakończenia przebudowy mostu przez rzekę Skrodę pod Grabowem, w klm 57, został wraz z tym mostem ponownie otwarty dla komunikacji publicznej.

6. Z powodu naprawy mostu przez rzekę Bobryk, pod wsią Dubnowicze klm 32 na drodze wojewódzkiej 11/W Pińsk—Łunin, zamknięty został z dniem 3. XII. 1936 r. dla przejazdu odcinek drogi od st. kol. Parachońsk do wsi Dubnowicze na czas do 20. XII. 1936 r. Objazd od wsi Soszno przez Bokinicze—Dubnowicze.



Komunikaty o stanie dróg, analogicznie jak to czyni Polski Touring - Klub, zamieszczają również w prasie kluby zagraniczne.

Fotografia komunikatów z gazet „The Times", Londyn z dn. 12.11.36 i „Berliner Tageblatt" z dn. 20.12.36.

7) Szybkość ruchu pojazdów mechanicznych została ograniczona do 20 km. na godzinę na drodze gminnej Ostrowiec — Częstocice na terenie Cukrowni Częstocice w powiecie opatowskim z powodu zmniejszenia widzialności przez wiadukt kolejowy.

8) W związku z budową kanalizacji przez Zarząd Miejski w Swerzędzu w ciągu drogi państwowej Nr. 17, zamknięta została z dniem 2 stycznia 1937 r. dla wszelkiego ruchu publicznego droga od km. 290.600 do km. 291.350, t. j. od ul. Cieszkowskiego do ul. Dworcowej. Droga objazdowa przez miasto Swarzędz prowadzi przez ulice Cieszkowskiego, Warszawską, Kornicką i ul. Dworcową.

9) Z powodu budowy mostów w powiecie Łaskim woj. Łódzkim przerwano komunikację kołową na drodze państwowej Nr. 16 (Chocianowice, Pabianice, Łask, Okup Wielki) w kilometrze 86, 96, 97 do dnia 1 czerwca 1937 r. Objazd przeszkód będzie się odbywać obok drogi wzdłuż pasa drogowego po nawierzchni prowizorycznej.

10) W związku z kapitalnym remontem mostu Nr. 2/1 przez rzekę Muchawiec pod wsią Huśnie na drodze panstwowej łącznikowej Nr. 4—4/4. ruch kołowy na tym moście zostanie zamknięty od dn. 15 stycznia 1937 r. na okres 3-ch miesięcy.

Obiazd dla pojazdów mechanicznych przez Brześć n/Bugiem i przedmieście Wołynka. Objazd dla pojazdów konnych i ruchu pieszego przez prom na Szpanowiczach względnie przez most pontonowy przy wylocie ul. Unii Lubelskiej.

11) Most na rzece Bobryk, pod wsią Dubnowicze km. 32, na drodze wojewódzkiej 11/W Pińsk—Łubin — przejazd został już otwarty na odcinku drogi od st. kol. Parachońsk do wsi Dubnowicze z dnia 20.XII. 1936 r.

12) Wobec przerwy — z powodu warunków atmosferycznych, robót — otwiera się dla ruchu kołowego z dniem 18 grudnia 1936 r. zamknięty w swoim czasie (18.IX.1936 r.) odcinek drogi powiatowej Stanisławów — Tyśmieniczany w km. 1 i 2. t. j. ul. Tartakowej w Stanisławowie do gromady Opryszowce.

13) Z dniem 1 grudnia 1936 r. przywrócony został wszelki ruch kołowy na drodze państwowej Nr. 13/4 Miechów — Będzin na odcinku od km. 68.882 do km. 69.341, t. j. w Dąbrowie Górniczej i od km. 59.400 do km. 61.000, t. j. w Strzemieszycach.

14) Wznowiony został wszelki ruch pojazdów kołowych na drodze państwowej Nr. 12 (trakt tarnowski) Kielce — Morawica — Busko — Szczucin na odcinku od km. 0,0 do km. 12.30. t. j. od Kielc do Morawicy z dniem 5.XII.1936 r.

RZĄDOWY PROJEKT O BUDOWIE I UTRZYMANIU DRÓG PUBLICZNYCH

Na skutek uchwały Rady Ministrów, złożony został na sesję zwyczajną Sejmu ważny projekt ustawy o budowie i utrzymaniu dróg publicznych na terenie całego Państwa.

Projekt ma na celu:

1. uregulowanie sprawy jednolitej organizacji administracji drogowej;
2. uregulowanie sprawy zaliczania dróg wojewódzkich, powiatowych i gminnych do odnośnych kategoryj dróg;
3. uregulowanie sprawy budowy i utrzymania odcinków dróg państwowych, wojewódzkich i powiatowych w obrębie gmin miejskich;
4. przyznanie gminom miejskim, wydzielonym z powiatowych związków samorządowych, prawa pobierania specjalnego podatku drogowego;
5. uregulowanie sprawy dopłat na pokrycie części kosztów budowy i utrzymania dróg państwowych, wojewódzkich, powiatowych i gminnych od właścicieli nieruchomości oraz przedsiębiorstw przemysłowych i handlowycn, którym drogi przynoszą szczególne korzyści gospodarcze lub udogodnienia, tudzież sprawy dopłat na pokrycie kosztów budowy i utrzymania dróg państwowych, wojewódzkich, powiatowych i gminnych od nadmiernie zużywających drogi;
6. zniesienie drogowego funduszu pożyczkowego;
7. uregulowanie sprawy dojazdów do stacyj kolejowych i portów rzecznych (przystani);
8. uregulowanie sprawy postępowania w razie naruszenia całości drogi publicznej i przywrócenie jej do poprzedniego stanu;
9. korekcję sieci dróg państwowych w województwie pomorskim, prowadzących do wybrzeża morskiego, oraz uznanie za drogi państwowe niektórych dróg w województwie śląskim i związaną z tym korekcję niektórych odcinków dróg w województwach sąsiednich;
10. rewizję sieci dróg państwowych oraz zaliczenie do kategorii dróg państwowych lub przekazania samorządom w województwach południowych dróg publicznych niepaństwowych, a utrzymywanych dotychczas z funduszów państwowych (t. zw. drogi b. krajowe, b. państwowe, i b. strategiczne).

Projekt przeprowadza zasadę, że drogi państwowe buduje i utrzymuje Państwo, drogi wojewódzkie — wojewódzki związek samorządowy, drogi powiatowe

powiatowy związek samorządowy, drogi gminne gmina, przy czym do budowy i utrzymania dróg gminnych wyłącznie miejscowego znaczenia może być na mocy uchwały rady gminnej, zatwierdzonej przez władzę nadzorczą, zobowiązana gromada. Do czasu zorganizowania samorządu wojewódzkiego projekt przekazuje administrację dróg wojewódzkich powiatowym związkom samorządowym, które też obowiązane będą pokrywać koszty budowy i utrzymania tych dróg.

W dążeniu do ujednostajnienia administracji drogowej projekt zawiera postanowienie, upoważniające władze centralne do wydania przepisów, normujących organizację administracji drogowej, sposób budowy i utrzymania dróg pod względem technicznym.

Dotychczasowa zasada, że poszczególne związki samorządowe postanawiają o przynależności dróg do odnośnej kategorii dróg samorządowych i o przeprowadzaniu nowych dróg lub o zaniechaniu istniejących bez obowiązku uzyskiwania opinii innych organów samorządowych i organów państwowych, które stoją na straży ogólniejszych interesów, przedstawia, jak wykazuje dotychczasowe doświadczenie, poważne niedogodności. Uchwały ciał samorządowych nie uwzględniają bowiem niejednokrotnie interesów całego powiatu, nie zapewniają należytego powiązania sieci dróg tej samej kategorii w sąsiadujących powiatach i gminach, zbytnio ograniczają sieć dróg danej kategorii z zamiarem przerzucenia ciężaru utrzymania dróg na inne związki samorządowe lub dążą do nadmiernego rozszerzenia sieci dróg danej kategorii ponad rzeczywistą potrzebę i bez uwzględnienia rozporządzalnych źródeł finansowych. Dotychczasowe próby uregulowania spraw wynikających z klasyfikacji dróg, za pomocą zarządzeń, wydanych na podstawie art. 2 ustawy drogowej, były połączone z długotrwałą korespondencją i nie osiągały zamierzonych rezultatów. Zaliczenie pewnej drogi do odnośnej kategorii dróg w trybie przymusowym może być bowiem obecnie zastosowane nie wcześniej, niż po wyczerpaniu możliwości powzięcia uchwały co do danej drogi przez związki samorządowe wszystkich stopni. Projekt usuwa te niedogodności przez wprowadzenie przepisu o zatwierdzeniu uchwał ciał samorządowych w sprawie zaliczania dróg do pewnej kategorii lub wyłączania ich z danej kategorii przez władze nadzorcze oraz przez wprowadzenie przepisu, upoważniającego władze nadzorcze do przymusowego zaliczania dróg i przekazywania ich związkom samorządowym.

Wydatki na odcinki dróg państwowych w obrębie miast pokrywa obecnie Państwo, a wydatki na odcinki dróg wojewódzkich i powiatowych w obrębie miast — właściwy powiatowy związek samorządowy w każdym przypadku, o ile te odcinki nie były w dniu wejścia w życie ustawy z dnia 10-go grudnia 1920 r. o budowie i utrzymaniu dróg pokrywane przez miejscowe gminy. Ustalanie obowiązków gmin miejskich w tym względzie napotykało na trudności i wywoływało spory. Jest rzeczą słuszną, aby odcinki dróg państwowych, wojewódzkich i powiatowych w obrębie miast wydzielonych utrzymywały miasta, z uwagi na potrzebę odpowiednich jezdni w miastach i z uwagi na korzyści, jakie odnoszą miasta z tych dróg. Projekt stwarza podstawę takiego obowiązku.

Miasta wydzielone z powiatowych związków samorządowych pobierały specjalne opłaty drogowe do roku 1932 t. j. do czasu, w którym N. T. A. w swoim wyroku stanął na stanowisku, że obecna ustawa drogowa nie daje podstawy prawnej do pobierania opłat przez gminy miejskie, stanowiące powiaty. Projekt zmierza do stworzenia tej podstawy, co jest uzasadnione położeniem finansowym miast i potrzebami drogowymi.

Niejasna stylizacja art. 23 ustawy drogowej daje powód do interpretacji, że do opłat z tytułu szczególnych korzyści z budowy i utrzymania dróg mogą być pociągane wyłącznie fabryki, kopalnie i inne przedsiębiorstwa, podczas kiedy wyliczenie to miało tylko wskazać przykładowo kategorię osób, nadmiernie zużywających drogi. Projekt reguluje oddzielnie sprawę dopłat z tytułu szczególnych korzyści i oddzielnie sprawę dopłat z powodu nadmiernego zużycia dróg. Odnośnie dopłat za nadmierne zużycie dróg projekt nakłada na administrację obowiązek pobierania tych dopłat.

Drogowy Fundusz Pożyczkowy, utworzony na podstawie art. 22 ustawy z dnia 10. XII. 1920 r. zmniejszył się znacznie wskutek umorzenia licznych wierzytelności samorządów z tytułu pożyczek, udzielonych z tego funduszu oraz wskutek niezasilania go przez Skarb Państwa, wobec czego dalsze utrzymywanie tego funduszu stało się niecelowe

Obecnie utrzymuje się z funduszów państwowych 17.470 km. dróg państwowych i 3.150 km. dróg t. zw. b. państwowych, b. strategicznych i b. krajowych w 4 województwach południowych — razem 20.620 km. dróg.

Znaczna część dróg, należących obecnie do kategorii dróg państwowych ma znaczenie ekonomiczno-komunikacyjne tylko dla poszczególnych województw względnie powiatów, wobec czego drogi te powinny być zaliczone do kategorii dróg wojewódzkich lub powiatowych.

Znaczenia ogólno - państwowego nie mają również, z małymi wyjątkami, drogi b. państwowe, b. strategiczne i b. krajowe w województwach południowych, przeto jako drogi wojewódzkie lub powiatowe powinny być utrzymywane kosztem właściwych związków samorządowych.

W związku z powyższym projekt ustawy uznaje definitywnie za drogi państwowe 9.870 km. dróg (w czym 290 km. dróg dotychczas samorządowych) oraz upoważnia Radę Ministrów do poddania w okresie 5 lat rewizji 10.940 km. dróg obecnie utrzymywanych z funduszów państwowych (7.790 km. dróg dotychczas państwowych i 3.150 km. dróg niepaństwowych w woj. południowych) i zaliczenie ich w tymże okresie do kategorii dróg państwowych, bądź do dróg samorządowych.

Projekt wyłącza ostatecznie z kategorii dróg państwowych sto kilometrów dróg w województwach: pomorskim, krakowskim i kieleckim.

Wreszcie projekt reguluje sprawę przekazania właściwym związkom samorządowym dróg, które zostaną zaliczone przez Radę Ministrów do samorządowych.

W związku z powyższym związki samorządowe poddadzą rewizji sieci dróg dotychczas przez siebie utrzymywanych i drogi o znaczeniu zupełnie podrzędnym przekażą gminom; wobec utworzenia w województwach południowych gmin zbiorowych, gminy te będą mogły, stosując prawie zupełnie dotychczas niewykorzystane świadczenia w naturze, sprostać nałożonym na nie obowiązkom.

KRONIKA TURYSTYCZNA I SAMOCHODOWA

POLSKA I HOLANDIA

Zorganizowana przez Polski Touring Klub konna wycieczka po Polsce jeźdźców holenderskich w r. 1935 była znakomitą propagandą Polski w Holandji.

Liczne artykuły i broszury o Polsce, wydane przez uczestników tej pięknej i jedynej w swoim rodzaju wycieczki, spopularyzowały nasz Kraj wśród ostrożnych i z rezerwą odnoszących się do wszystkiego co im jest bliżej nie znane — Holendrów.

Krajobraz polski zachwycił Holendrów, a dla organizacji i gościnności naszej nie szczędzono nam komplementów.

A musimy pamiętać, że prawdziwego Europejczyka zdobędziemy wówczas, jeśli mieć on będzie do nas zaufanie.

Niewątpliwie to zaufanie spowodowało, iż Królewski Holenderski Touring Klub zwrócił się do Zarządu Polskiego Touring Klubu w dniu 11 listopada 1936 r. z prośbą o wyczerpujące informacje o Krynicy, o hotelu „Patria" i o nadesłanie listy instruktorów narciarstwa, jak również o materjał propagandowy.

Informacje te po porozumieniu się z Dyrekcją Państwowego Zakładu Zdrojowego w Krynicy zostały przesłane do Hagi.

Jak widzimy rola Polskiego Touring Klubu w propagandzie zagranicznej ma poważne znaczenie i daje owocne rezultaty.

NOWE UJĘCIE ULG PODATKOWYCH DLA POJAZDOW MECHANICZNYCH

Ministerstwo Skarbu nawiązując do postanowień art. 5 dekretu Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 7 maja 1936 r. o ulgach podatkowych dla nabywców pojazdów mechanicznych, ostatnio wyjaśniło, że celem zastosowania ulgi w podatku dochodowym z działu II oraz w podatku specjalnym od wynagrodzeń wypłacanych z funduszów publicznych, potrącać należy cenę nabycia pojazdu mechanicznego z wynagrodzeń otrzymanych w **roku kalendarzowym bądź też w roku budżetowym,** w którym nowy pojazd mechaniczny został nabyty.

Przyjęcie za podstawę do obliczenia ulgi wynagrodzeń otrzymanych w ciągu roku budżetowego, w którym pojazd nabyto, nastąpić może **na życzenie osoby zainteresowanej wtedy,** gdy pojazd mechaniczny nabyty został w okresie czasu od 1 stycznia do 31 marca danego roku, a podanie wniesiono najpóźniej w dniu 1 kwietnia tego samego roku, dołączając zestawienie wynagrodzeń otrzymanych w ciągu roku budżetowego oraz potrąconego od tych wynagrodzeń podatku.

Przykład:

Płatnik nabył samochód w dniu 15 marca 1937 r., uiszczając należność całkowicie przy kupnie. W dniu 1 kwietnia tegoż roku wniósł podanie o ulgę, dołączając zaświadczenie sprzedawcy jak również zestawienie wynagrodzeń otrzymanych w okresie czasu od 1 kwietnia 1936 r. do 31 marca 1937 r. oraz potrąconego od tych wynagrodzeń podatku dochodowego i specjalnego.

Wysokość ulgi w obydwu podatkach obliczyć należy w myśl przepisów dotychczasowych, przyjmując jednak za podstawę wynagrodzenia otrzymane w czasie od 1 kwietnia 1936 r. do 31 marca 1937 r. oraz potrącony w tym czasie podatek dochodowy i specjalny.

Jeżeli cena nabycia pojazdu przekracza sumę wynagrodzeń, otrzymanych w ciągu roku, w którym pojazd nabyto, a przyjętych za podstawę do obliczenia ulgi, nadwyżka ceny nabycia potrąconą będzie z wynagrodzeń otrzymanych w ciągu następnych dwóch lat budżetowych."

Okólnik ten rozwiązuje celowo istniejące na podstawie przepisów dotychczas obowiązujących obawy, że na wstępie wiosennego sezonu samochodowo-motocyklowego, odpadliby jako nabywcy wszyscy kandydaci utrzymujący się z uposażeń (poborów służbowych) zmuszeni na wyczekiwanie aż drogą potrąceń zbierze się w ciągu danego roku taka suma, jaka przypadałaby im do zwrotu przy nabyciu samochodu. Obecnie do końca marca 1937 r. operować można w obliczeniach sumą potrąceń w roku budżetowym, a więc od 1 kwietnia 1936 r., a zatem pewne zawieszenie korzystania z ulg nastąpi dopiero od 1 kwietnia 1937 r. poczem, za parę miesięcy, zaczną działać ulgi obliczane według potrąceń z roku kalendarzowego 1937.

RAID KOLEJOWO-NARCIARSKI

W dn. od 11 do 21 lutego r. b. odbędzie się VI raid kolejowo-narciarski wzdłuż Karpat, organizowany przez Tow. Krzewienia Narciarstwa w Krakowie.

Pociąg raidowy wyjedzie z Krakowa dnia 11 lutego wieczorem, przy czym dojazd do Krakowa II klasą pociągiem pośpiesznym jest bezpłatny za okazaniem biletu raidowego (podobnie jak droga powrotna).

W dniach 12 i 13 lutego pociąg zatrzyma się w Worochcie, skąd w 3-ch grupach uczestnicy raidu udadzą się na wycieczki w Czarnohorę.

14 lutego ze Sławska pójdą wycieczki na Trościan, Wysoki Wierch i Ilzę.

W Krynicy uczestnicy będą 15 i 16 lutego, skąd odbędzie się wycieczka na Jaworzynę oraz bieg narciarski na odznakę za sprawność.

W dniach 17, 18 i 19 lutego — pobyt w Zakopanem z wycieczkami w Tatry i wyjazdem kolejką linową na Kasprowy.

20 lutego pobyt w Wiśle z wycieczką na Baranią Górę. Powrót do Krakowa nastąpi 21 lutego i cały dzień poświęcony będzie na zwiedzanie Krakowa oraz salin w Wieliczce.



Japonia. Most nad przepaścią.
Fot. The Osaka Asahi.

URZĘDNICY PAŃSTWOWI OTRZYMAJĄ ZWROT KOSZTÓW PRZY PODRÓŻY WŁASNYM SAMOCHODEM

Okólnikiem z dnia 23 grudnia 1936 r., wydanym do wszystkich ministerstw, Ministerstwo Skarbu zaleciło ustalenie następującego ryczałtu od 1 klm tytułem wynagrodzenia za używanie własnych pojazdów mechanicznych przy podróżach służbowych:

a) samochodem o litrażu do 1 500 cm^3 25 gr, o litrażu ponad 1.500 cm^3 30 gr;

b) motocyklem bez wózka 20 gr, z wózkiem 25 gr z tem, że na obszarze województwa wileńskiego, wołyńskiego, poleskiego i nowogródzkiego (z wyjątkiem kilku powiatów, posiadających sieć dróg bitych) oraz na obszarze powiatów wołkowyskiego, grodzieńskiego, dalej powiatów górskich przylegających do granicy południowej Państwa i wreszcie na obszarze powiatów myślenickiego, limanowskiego i kołomyjskiego, ryczałt ten zwiększa się o 5 groszy od 1 klm podróży służbowej.

Zarządzenie to wpłynie niewątpliwie na zwiększenie popytu na samochody i motocykle wśród urzędników państwowych, pełniących służbę zewnętrzną, umożliwiając im amortyzację własnych samochodów, a ponadto odbić się musi dodatnio na budżecie państwowym, zmniejszając wydatki na diety i koszta podróży.

MOTORYZACJA URZĘDN. SKARBOWYCH

Sportowe Towarzystwo Skarbowców powołało przed paru miesiącami poza uprzednio istniejącemi sekcjami: narciarską, wioślarską, tennisową, również i sekcję motorową.

Sekcja ta prowadzi w Warszawie już drugi z kolei kurs nauki jazdy samochodem i motocyklem i dzięki specjalnie przystępnym warunkom cieszy się znaczną frekwencją.

S. T. S. uzyskało dla swych członków kredyt w wysokości 400.000 zł w jednym z banków za oprocentowaniem 5% rocznie, spłacalny do 36 rat miesięcznych i po wpłaceniu przez członka 25% ceny samochodu wzgl. motocykla finansuje nabywane przez skarbowców samochody.

Z szeregiem firm samochodowych S. T. S. zawarło umowy zapewniające do 15% rabatu od cen katalogowych przy nabyciu pewnej określonej ilości wozów, umożliwiając w ten sposób członkom nabycia pojazdów mechanicznych niżej cen rynkowych.

Pozatem S. T. S. zawarło umowę blokową z P. Z. U. W. na ubezpieczenia „auto-casco" i od odpowiedzialności cywilnej, uzyskując dla swych członków wyjątkowo korzystne warunki.

Sprawa garażowania samochodów w Warszawie w cenie po 15—20 zł od wozu znajduje się w stadium końcowych rozmów.

W interesie motoryzacji należałoby dążyć do przejęcia dającej już pozytywne rezultaty inicjatywy skarbowców przez inne resorty.

BEZPŁATNE WIZY WJAZDOWE DO POLSKI DLA OBYWATELI CZECHOSŁOWACKICH

Kuracjusze i turyści czechosłowaccy, przebywający w Tatrach, a pragnący udać się do Polski autokarami lub samochodami prywatnymi, celem zwiedzenia Zakopanego oraz innych uzdrowisk polskich, mogą otrzymać od władz polskich krótkoterminowe wizy pobytowe bezpłatne.

Czasopisma i książki nadesłane

Tunisie Nr. 71 za listopad 1936.

Skrzydlata Polska Nr. 12 za grudzień 1936.

Motor, Kopenhaga Nr. 50 z 12 grudnia 1936 r.. Nr. 1, 2 ze stycznia 1937 r.

Deutschland, Berlin za styczeń 1937 r.

The Autocar, London, S. W. 1 za grudzień 1936 r. i listopad 1936 r. (z 27/11, 11/12, 18/12.

The C. T. C. Gazette, Londyn Nr. 1 za styczeń 1937.

Camping, Londyn za styczeń 1937.

Turystyka za styczeń 1937 r.

Le vie d'Italia Nr. 1 za styczeń 1937 r.

Auto Motor, Beograd.

Motorwelt, Berlin Nr. 23 za listopad 1936, Nr. 25 za grudzień 1936 r.

Wierchy, organ Polskiego Tow. Tatrzańskiego, Kraków — rocznik czternasty.

Touring-Club de Belgique, Bruksela, Nr. 1 i Nr. 2 za styczeń 1936 r.

Shell Aviation News Nr. 66 za grudzień 1936 r.

Oesterreichische Touring Zeitung za grudzień 1936.

Revue du Touring-Club de L'Iran za październik — listopad 1936 r.

Touring, Rio de Janeiro, Nr. 41 za listopad 1936.

L'Echo de Belgrade, Nr. 44,45 za grudzień 1936 r. i Nr. 1 za styczeń 1937 r.

Touring, Organ oficj. Szwajc. Touring-Klubu, Bern. Nr. 49, 50, 52, 53, za grudzień 1936 r. i Nr. 1 za styczeń 1937 r.

Giornale del Turismo Nr. 23, 24 z grudnia 1936 r.

Tenrikyo Nr. 75 z listopada 1936 r.

Technika w życiu codziennym, inż. Eug. Porębski, str. 124 z 65 rysunkami w tekście.

Touring

Organe Officiel du Touring Club Polonais

Revue mensuelle

WARSZAWA | JANVIER 1937 | 2e (XII) ANNEE Nr. 1

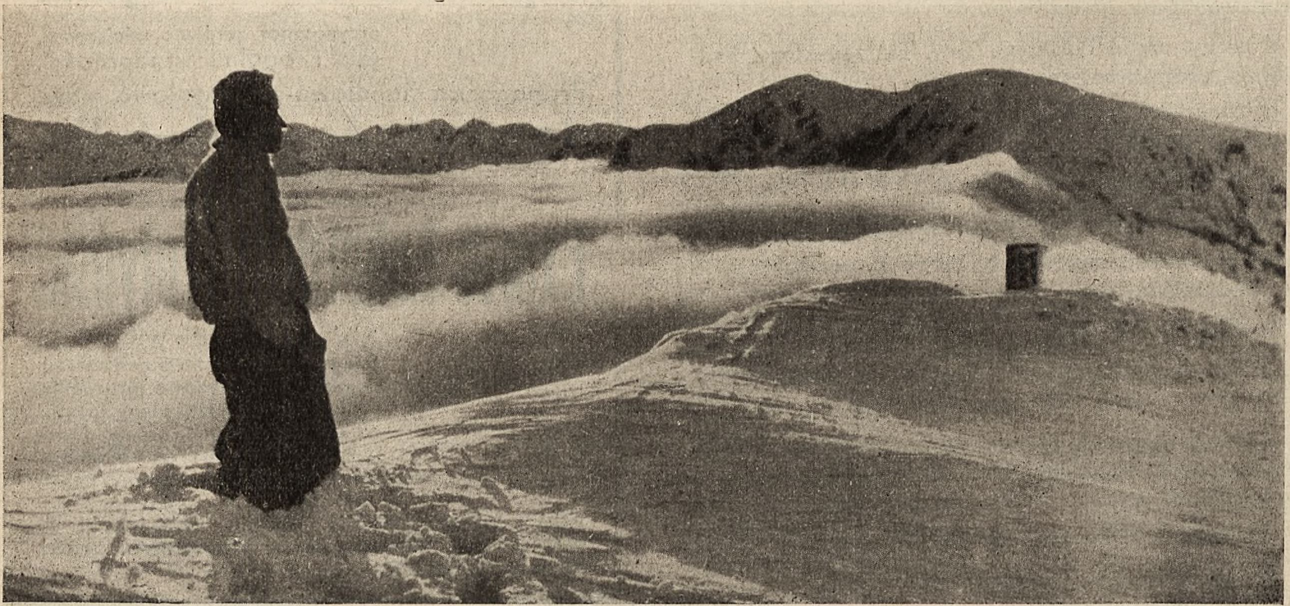
La Pologne — pays de sports d'hiver

Depuis quelques années les sports d'hiver ont cessé d'être le privilège d'initiés fervents: aujourd'hui, aussi bien les touristes que les sportsmen font tout le possible pour passer en hiver ne fut ce que quelques jours sur la neige, faisant du ski ou pratiquant les autres sports d'hiver. Rien d'étonnant, dans ces conditions, que les véritables touristes se soient vite satiés des terrains trop connus et se soient mis à la recherche de terrains nouveaux, pouvant procurer de nouvelles sensations et émotions. Parmi les nouveaux terrains de sports d'hiver que le touriste étranger est en train de découvrir une des premières places revient incontestablement à la Pologne.

La frontière méridionale de la Pologne est constituée presque en entier par de vastes chaines de montagnes. Allant de l'ouest à l'est l'on y découvre successivement les Beskides, aux pentes douces et aux sommets faciles, le massif des Tatra, le plus haut des montagnes polonaises, les chaines des Carpathes Occidentales et Orientales, terrains tantôt faciles, tantot accidentés. Toutes ces chaines, d'une longueur de plus de 600 km constituent un terrain presque ininterrompu de sports d'hiver où chacun peut trouver ce qui convient à ses capacités ou à ses ambitions.

La saison d'hiver commence en Pologne vers la fin du mois de décembre et dure d'habitude jusqu'à la fin mars. Dans les parties les plus élevées des montagnes, la neige dure parfois jusqu'à la mi-mai, procurant ainsi aux skieurs le rare plaisir de la pratique de sports d'hiver sous les rayons brulants du soleil.

Les principaux centres de sports d'hiver sont constitués par Zakopane, Krynica et Wisła. Zakopane, dite „capitale d'hiver de la Pologne" se peuple d'habitude depuis les fêtes de Noël en réservant à ses fidèles, à côté de toutes les joies que peuvent procurer la neige et les monts, un vaste programme de concours, courses, matches nationaux et internationaux. Depuis l'année dernière, Zakopane est reliée par un téléphérique au sommet du Kasprowy Wierch permettant non seulement d'admirer le panorama grandiose des Tatra mais également de pratiquer la descente au ski dans des



Pologne. Les Tatra — Phot. S. Motyka.



S. E. M. le Prof. Dr. Ignacy Mościcki, Président de la République de Pologne en ski

conditions les plus favorables. La concurrente de Zakopane — Krynica, connue aussi bien comme ville d'eaux que comme centre de sports d'hiver est également aménagée pour accueillir des milliers de touristes et leur offrir aussi bien des attractions nombreuses que le confort le plus moderne. Wisła, enfin, est plutôt le lieu de prédilection de ceux qui viennent chercher le calme et le repos.

En dehors de ces trois localités les plus connues, il existe un grand nombre de stations hivernales d'une moindre importance mais dont la popularité augmente d'année en anné à mesure que sont mieux connus leurs excellents terrains: mentionnons parmi ces dernières Zwardoń, Sianki, Sławsko ou Worochta.

Le touriste, de par sa nature même, répugne à rester sur place. Il cherchera par conséquent à faire de longues excursions dans les montagnes et y trouvera, en nombre toujours croissant, des arbis installés par les organisations sportives, allant des simples huttes à installations rudimentaire aux grands refuges modernes confortablement aménagés. Les routes et sentes les plus intéressantes sont en grande partie marquées ce qui perment facilement d'entreprendre des excursions en s'aidant d'excellentes cartes qui ont été publiées dernièrement; pour les excursions en terrain plus difficile le touriste trouvera toujours des compagnons pleins de bonne volonté ou bien des guides professionnels.

Ceux qui préfèrent visiter les terrains les plus importants en peu de temps et sans trop de fatigue n'ont qu'à retenir des places dans le „train de skieurs" organisé chaque hiver par les chemins de fer polonais. Voyageant de nuit, le train dépose chaque matin son équipage joyeux dans une localité toujours nouvelle en organisant à son intention des excursions dans la montagne savamment gradées de façon à permettre à chacun de choisir l'itinéraire correspondant à ses forces. Ceux qui ne sont que novices trouveront d'ailleurs parmi le personnel du train des instructeurs professionnels qui leur feront suivre, pendant la quinzaine que dure un pareil „raid" un cours d'entrainement méthodique.

Les beautés du paysage et les excellents terrains pour les sports d'hiver ne constituent pas d'ailleurs le seul attrait des montagnes polonaises. Le touriste, curieux des choses du pays qu'il visite, y trouvera en effet une population ayant conservé encore de pittoresques costumes et des coutumes intéressantes. Les célèbres montagnards des Tatra et leurs danses, l'art populaire des Houtzouls des Carpathes Orien-



La Princesse Heritière de Hollande Julienne avec son époux Prince Bernard Lippe-Biesterfeld pendant leur séjour à Krynica

tales laisseront aux amateurs de folklore des souvenirs inoubliables.

Les montagnes ne sont pas d'ailleurs les seuls terrains où sont pratiqués en Pologne les sports d'hiver. Les vastes plaines des voïevodies orientales de la Pologne présentent en hiver d'excellents terrains pour la course plate. Le séjour dans ces parages peut être agrementé d'ailleurs de chasses comme il en existe déjà peu en Europe. Les forêts polonaises, dont la plus célèbre et la grande forêt de Białowieża transformée en partie en Parc National, abondent en effet en gros et menu gibier et il est probablement inutile d'insister sur les joies que réserve l'hiver pour un véritable chasseur.

La partie nord-est de la Pologne abonde en lacs dont quelques-uns atteignent d'importantes dimensions. Ces dernières années ont vu se développer rapidement sur ces lacs le yachting sur glace et divers autres sports, tels le patinage, le hockey, le ski-skjöring etc. Les touristes visitant cette partie de la Pologne peuvent faire d'intéressants séjours chez les propriétaires fonciers de la région qui acceptent, à la manière anglaise des „hôtes payants".

La Pologne reste toujours en dehors des grandes routes touristiques internationales. Tous ceux, cependant, qui ont quitté pour une fois les chemins battus et visité la Pologne regrettent rarement leur décision comme en témoigne le nombre toujours croissant d'étrangers qui d'année en année reviennent passer leurs vacances parmi nous.

M. R.

UN RAID AUTOMOBILE à TRAVERS LA POLOGNE

Le Touring Club de Pologne organise un raid touristique à travers la Pologne, d'après un programme très intéressant et varié. Ce raid, organisé sous le haut patronage du Président du Conseil des Ministres et de Ministre des Communications, est accessible aux automobilistes et motocyclistes, membres des clubs affiliés à l'Alliance Internationale du Tourisme.

CALENDRIER DES PRINCIPALES MANIFESTATIONS DE SPORT AUTOMOBILE POUR LE I SEMESTRE 1937

Le Touring Club de Pologne organise au cours du I semestre 1937 les manifestations sportives suivantes pour automobilistes et motocyclistes:

février 6: Rallye à Zakopane „L'hiver à Zakopane";

avril 16, 17, 18: Raid touristique à travers la Pologne;

mai 6: Rallye à Spała, résidence d'été du Président de la République;

mai 15, 16, 17: excursions dans les montagnes de Święty Krzyż (voïevodie de Kielce);

mai 27: excursion à Łowicz pour la Fête Dieu;

juin 6: Rallye à Varsovie à l'occasion de l'inauguration de l'exposition de la motorisation.

Les membres de tous les clubs amis sont invités à participer à ces manifestations.

EXPOSITION DE LA MOTORISATION EN POLOGNE

Le Touring Club de Pologne, avec le concours de l'Automobile Club de Pologne, de l'Union Polonaise des Motocyclistes, de la Ligue Routière et de Ligue d'Encouragement du Tourisme organise à Varsovie une exposition de la Motorisation. L'exposition, d'un caractère didactique, aura pour but principal la propagande de l'automobile.

TREŚĆ ZESZYTU:

Adres Redakcji i Administracji: Warszawa, Kredytowa 5.
Zarząd Główny Polskiego Touring Klubu, tel. 207-04. P. K. O. konto Nr. 12563.
Rękopisów nadesłanych Redakcja nie zwraca.

Cena pojedyńczego egzemplarza miesięcznika „Touring" 50 gr.
Prenumerata: rocznie zł. 6.—, półrocznie zł. 3.00.
Członkowie Polskiego Touring Klubu otrzymują „Touring" bezpłatnie.

Wydawca: Polski Touring Klub. Redaktor: Józef Michalikowski, Sekr. Gen. Zarz. Gł. Polskiego Touring Klubu

Zakł. Graf. „Polska Zjednoczona", Warszawa, Nowolipie 2. Tel. 11-40-45.